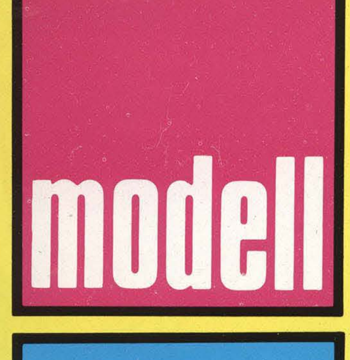
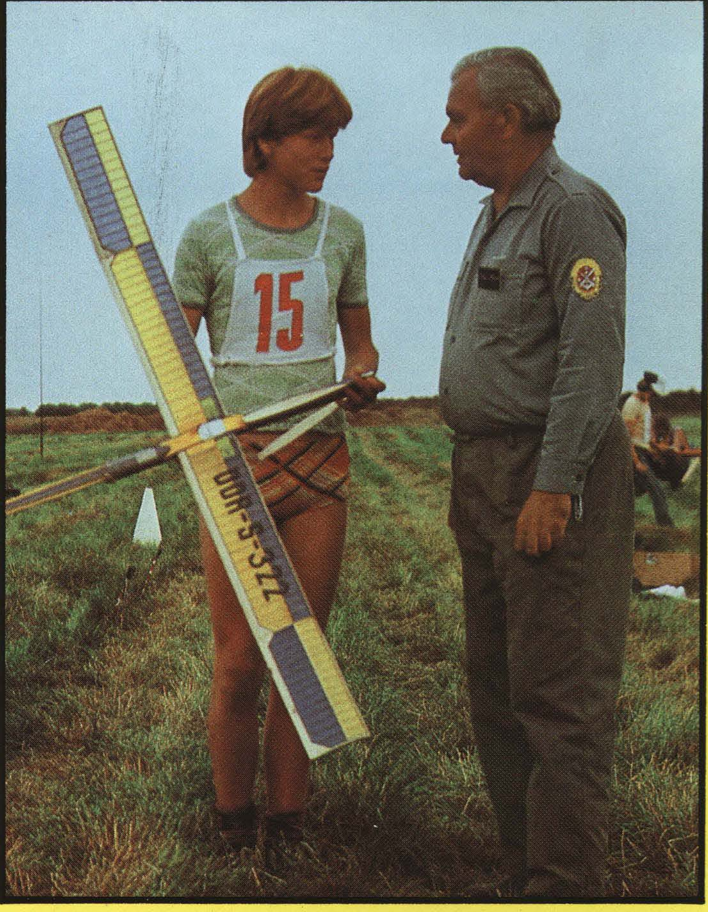
GST-Zeitschrift für Flug-, Schiffs- und Automodellsport sowie Plastmodellbau · ISSN 0323-312X · Preis 1,50 M

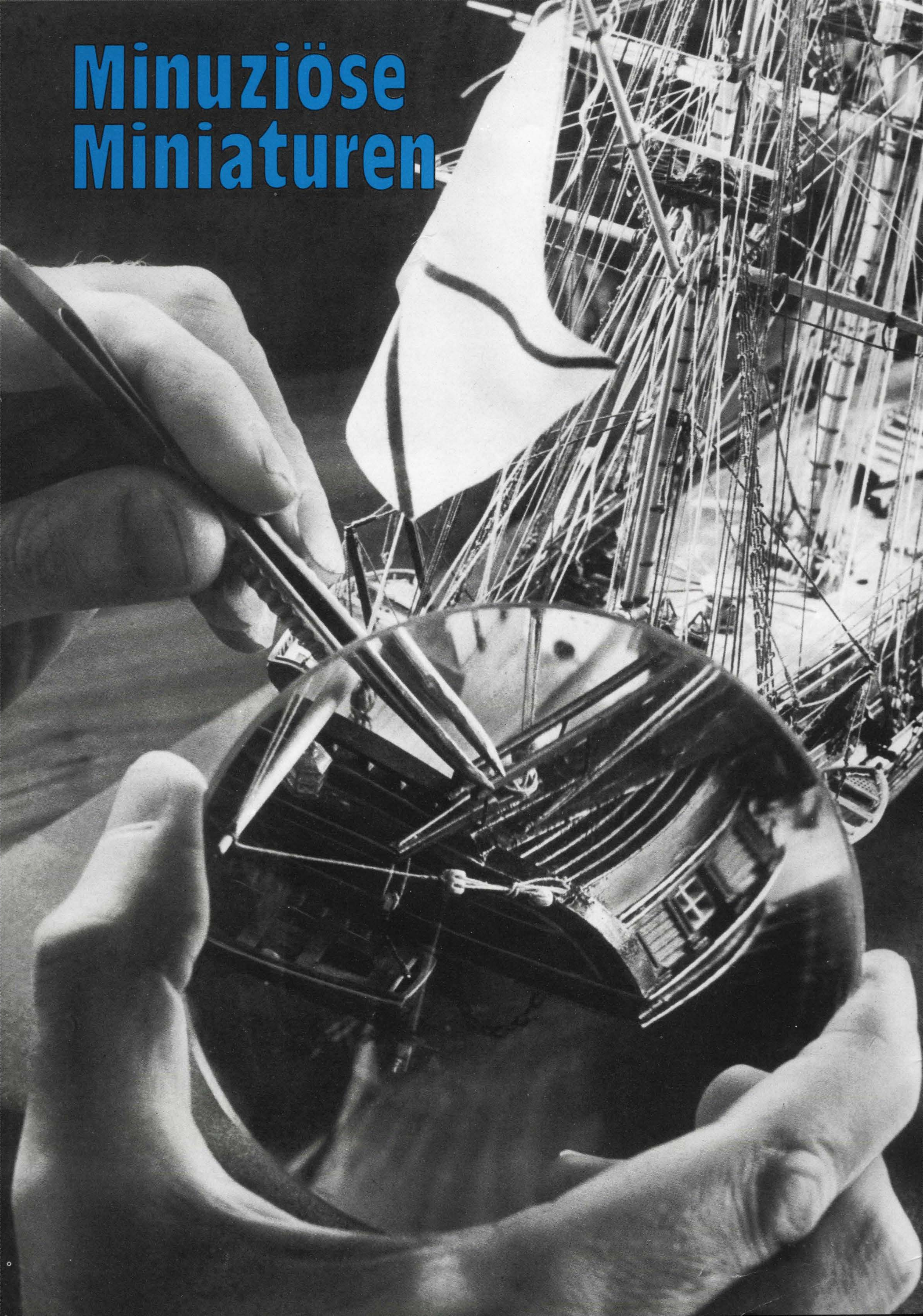


bau heute

3'85






Minuziöse
Miniaturen



Minutiös – steht für peinlich genau, ins kleinste gehend, jede Einzelheit berücksichtigend –, diese Arbeitsweise gewissenhafter Modellbauer versetzt so manchen Bewunderer vorbildgetreuer Modelle immer wieder in Erstaunen, nötigt ihm Achtung und Anerkennung ab.
Wieviel handwerkliche Meisterschaft, genaueste Sachkenntnis des Originals, die nur durch eingehendes Studium der Geschichte des Schiffbaus und einzelner Seeschlachten erworben wurden, sind nötig, um ein solches Schiffsmodell fertigen zu können!
Unser Foto zeigt Details vom Schlupmodell des sowjetischen Modellbauers Alexej Sacharow, die mitunter nur durch Zuhilfenahme von Lupe und Pinzette angebracht werden konnten. – Assoziationen zur Arbeit eines Uhrmachers drängen sich da auf ...
Beim jüngsten Schiffsmodellbauwettbewerb unserer sowjetischen Bruderorganisation DOSAAF wurde die Schlup für ihre meisterhafte Ausführung als bestes Modell gekürt. Die in der Wehrorganisation vereinten Sportler nahmen allein 1983 an 191 internationalen Wettkämpfen teil, wobei die Flug- und Schiffsmodellsportler besonders erfolgreich waren. Die 105 Millionen Mitglieder der DOSAAF (sie sind in 358 000 Grundorganisationen erfaßt) bereiten gegenwärtig zahlreiche Festveranstaltungen zum 40. Jahrestag des Sieges der Sowjetunion über den Hitlerfaschismus vor. In der Woche vom 3. bis 9. Mai 1985 werden sie Veteranen des Großen Vaterländischen Krieges zu Gast haben und sich mit ihrem heldenhaften Kampf gegen den Faschismus vertraut machen.
H. S.

FOTOS: TASS

Unser Titel

zeigt den DDR-Juniorenmeister Olaf Zeuner während einer der vorangegangenen Meisterschaften. Eine gute Kameradschaft verbindet ihn mit dem Leiter des Referats „Junge Flugmodellsportler" in der Modellflugkommission beim Zentralvorstand der GST, Heinz Schmidt.

FOTOS: GERASCHEWSKI
RÜCKTITEL: MICHAEL SOHN



Unser Wort und unsere Tat

Wir erfüllen die „GST-Initiative XI. Parteitag" mit Leben

Auf den Dienst in der NVA vorbereitet

Den Weg, den die Soldaten der Roten Armee während des Kampfes gegen den Hitlerfaschismus zurücklegten, wollen die Kameraden des Kreismodellsportzentrums der GST Berlin-Lichtenberg zurückverfolgen. Aus diesem Grund beschlossen sie während ihrer Wahlversammlung einen Besuch in der Karlshorster Gedenkstätte der Befreiung. Die Automodellsportler unter ihnen setzten sich das Ziel, bis zum 40. Jahrestag dieses bedeutenden Ereignisses das Modell eines funkferngesteuerten Panzers KW-1 der Roten Armee anzufertigen.
Die Kameraden des Modellsportzentrums bereiten sich seit Jahren intensiv auf ihren Ehrendienst in den Reihen der Nationalen Volksarmee vor. So ermittelten sie auch in diesem Jahr zur „Woche der Waffenbrüderschaft" den „Besten Schützen der Grundorganisation" und machten sich beim Bauen vorbildgetreuer Modelle mit der Technik der NVA vertraut. Am Tag der NVA übergaben die Schiffsmodellsportler das Modell eines leichten Torpedoschnellbootes. Zu den Kameraden, die sich entschlossen haben, länger in den Reihen der Nationalen Volksarmee zu dienen, gehört auch Ralf Mohr. Er wird ab September eine Berufsoffizierslaufbahn einschlagen. Ein wichtiger Grund für die Bereitschaft vieler Kameraden des Lichtenberger Modellbauzentrums, über den Grundwehrdienst hinaus Armeeangehöriger zu bleiben, ist die Tatsache, daß neben den monatlichen Vorträgen zu Fragen unserer Zeit täglich am Werkstattisch das politische Gespräch gesucht und geführt wird.
H. S.

Zum FDJ-Pfingsttreffen neue Ausbildungsstätte

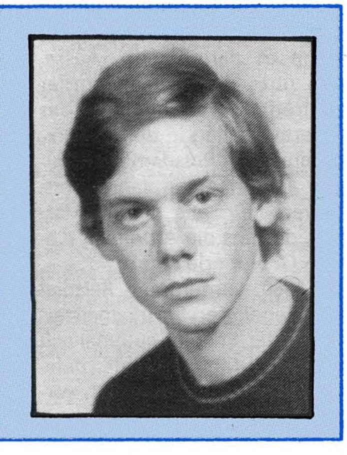
Die 41 Mitglieder der GST-Grundorganisation Flugmodellsport im VEG Obstproduktion Frankfurt (Oder)-Markendorf erweiterten auf ihrer Wahlversammlung das Kampfprogramm durch zahlreiche Initiativen zur Vorbereitung des 40. Jahrestages des Sieges über den Hitlerfaschismus und der Befreiung des deutschen Volkes. Schwerpunkt bildete dabei die Fertigstellung und Inbetriebnahme der neuen Ausbildungsstätte, für die die Kameraden umfangreiche Leistungen in der Volksmasseninitiative erbringen wollen.
Nach der Einweihung hat das Ausbildungszentrum als Austragungsort für den Blütenpokalwettkampf und für modellsportliche Wettkämpfe während des Pfingsttreffens der Jugendlichen in der Odermetropole erste Bewährungsproben zu bestehen. Bis zum Beginn des neuen Ausbildungsjahres wollen die Grundorganisationsmitglieder alle Voraussetzungen schaffen, damit die zur Zeit noch in den Arbeitsgemeinschaften der Volksbildung engagierten jüngsten Modellsportler in die wehrsportliche Arbeit der GST einbezogen werden können.
Dieter Ducklauß

Konkrete Aufträge zum Tag des Sieges

Nur 23 Mitglieder zählt die Sektion Luftfahrtklub „Otto Lilienthal" der GST-Grundorganisation „Schulze-Boysen/Harnack" der INTERFLUG. Aber was diese knapp zwei Dutzend GST-Kameraden bisher auf die Beine stellten und worüber sie auf ihrer Sektionswahlversammlung am 10. Januar Rechenschaft ablegten, kann sich sehen lassen: erfolgreiche Teilnahme an der Modellbau-Leistungsschau zum Nationalen Jugendfestival 1984, Beteiligung an mehreren Plastflugzeug-Modellausstellungen nationalen und internationalen Charakters, Auftreten in einer Einheit der Gruppe der sowjetischen Streitkräfte in Deutschland, Mitarbeit in der Modellbaukommission des Kreises und des Bezirks Potsdam, der dritte Platz im Kampf um den Wanderpokal im Wehrkampfsport, die Auszeichnung als „Beste Sektion" des Bezirks im Ausbildungsjahr 1983/84 und vieles andere.
Daß das auch in Zukunft so bleiben soll, geht aus dem Kampfprogramm der Sektion hervor, das innerhalb der „GST-Initiative XI. Parteitag" eine große Ausstellung vorsieht, die den Anteil der sowjetischen Luftstreitkräfte bei der Befreiung des deutschen Volkes vom Hitlerfaschismus würdigen soll. (Den Aufruf veröffentlichten wir in unserer Januarausgabe.) Jedes Sektionsmitglied ist mit einem konkreten Auftrag an der Vorbereitung dieser Ausstellung beteiligt.
Die Wiederwahl der bisherigen Sektionsleitung ist nicht nur ein Zeichen des Vertrauens; sie soll auch die Gewähr für die erfolgreiche Fortsetzung der geleisteten guten Arbeit bieten. **Peter Stache**

Ich habe mich entschieden

Nur noch wenige Wochen, dann werde ich meinen Dienst bei der Nationalen Volksarmee für drei Jahre beginnen. Dieser Entschluß stand seit langem für mich fest. Denn gerade in unserer heutigen Zeit muß jeder etwas für den Frieden tun, jeder sein Bestes geben, ihn sicher zu machen. In dieser Meinung unterstützten mich meine Eltern ebenso wie meine GST-Kameraden des Modellsportzentrums Berlin-Lichtenberg. Bei zahlreichen Wettkämpfen hatte ich Kontakt mit Soldaten auf Zeit oder Berufssoldaten. Durch diese Gespräche weiß ich, daß ich mich richtig entschieden habe.
Ich hoffe, daß mir meine Kenntnisse als Facharbeiter für Nachrichtentechnik bei der Armee ebenso zugute kommen wie meine Fähigkeiten und Fertigkeiten, die ich im GST-Schiffsmodellsport erwarb. Mirko Wildt



Erfahrungen im Wettbewerb



Gezielte Leistungen gefordert

Im Flugmodellsport der GST sind in den vergangenen Jahren wesentliche Fortschritte erreicht worden. Zum Leistungsanstieg trugen viele Faktoren bei. Einige davon sind der Einsatz qualifizierter Übungsleiter, der Ausbau der Werkstätten und die bessere Versorgung mit Bausätzen für die Schülerklasse. Ein „Hoch" in den Leistungen und der Anzahl aktiver GST-Modellsportler ist überall festzustellen. Diese Entwicklung ist auch für den Bezirk



Potsdam typisch. Die größere Leistungsdichte, Bezirkswettkämpfe mit 50 bis 70 Teilnehmern und einige Wettkämpfe in den Kreisen bereiteten uns in der Vergangenheit immer größere Schwierigkeiten, wenn es darum ging, Aussagen über die besten Sportler zu treffen. Deshalb führt das Referat Freiflug in der Bezirksorganisation Potsdam seit einigen Jahren einen Jahreswettbewerb für alle Freiflugklassen, der uns die Arbeit auf diesem Gebiet erleichtert.
Bis 1980 wurden zum Beispiel die Sieger der Bezirksmeisterschaft der Schüler automatisch zur DDR-Meisterschaft delegiert. Wir setzten damit voraus, daß der Bezirksmeister auch wirklich der Beste ist. Nun beweist ein Tagessieg aber absolut nicht immer das Können des Sportlers. Besonders in den Schülerklassen gibt es Überraschungen, beispielsweise wenn der Schüler zur Meisterschaft mit zwei nagelneuen Modellen anreist, die jedoch nicht ausreichend eingeflogen wurden. Der Delegationsleiter hat nicht die Zeit, um am Trainingstag und in der Nacht zum Wettkampf die „gutgemeinte Hilfe" des AG-Leiters flugfähig zu machen. Das Ergebnis für den Schüler ist oft eine große Enttäuschung.
Wer ist daran nun eigentlich schuld? Der Schüler wohl zum geringsten Teil. Woher soll er wissen, was von ihm erwartet wird? Der AG-Leiter, der vielleicht in seinem Kreis die einzige AG Flugmodellsport leitet? Wenn er selbst kein aktiver Freiflieger ist, kann er kaum die Anforderungen einer Meisterschaft einschätzen. Sein bester Schüler ist sicher auch Kreismeister. Gelingt nun noch ein guter Platz bei der Bezirksmeisterschaft, sind die Erwartungen hochgesteckt. Zur DDR-Meisterschaft bläst der Wind dann heftig, es regnet, das Gelände ist nicht so ideal, und der hilfreiche AG-Leiter fehlt. Alles Bedingungen, die der Schüler vorher nicht kennengelernt hat, die er nicht meistern kann. Für ihn war die Meisterschaft vielleicht die größte Enttäuschung. Wenn wir Glück haben, baut er nach der enttäuschenden Plazierung weiter. Es kann auch anders ausgehen.
Wen trifft nun die Schuld? Das Referat Freiflug, weil es die Kriterien der Delegierung falsch angesetzt hat? Den Delegationsleiter, weil er die nötige Ausbildung nicht in einigen Stunden nachholen konnte?
In der Praxis war weder ein stetes Leistungswachstum möglich, noch konnten die Kader zielgerichtet gefördert werden. Unser Bezirksjahreswettbewerb sieht nun vielfältige Maßnahmen vor, um die Auswahl eines starken Modellsportnachwuchses zu gewährleisten:
1. Darin werden die Ergebnisse aller Wettkämpfe im Bezirk festgehalten. In der Wertung der Besten verfahren wir entsprechend dem zentralen Jahreswettbewerb. Es werden alle Klassen ausgewertet. Der Sieger jeder Klasse sowie der Zweit- und Drittplazierte erhalten Urkunden.
2. An den Bezirks- und Kreiswettkämpfen nehmen Mitglieder des Referates teil, um die Durchsetzung der Modellsportordnung zu kontrollieren und die Objektivität zu sichern.
3. Auf der Grundlage des Jahreswettbewerbs wird eine Auswahl von Sportlern bei den Wettkämpfen nach folgenden Kriterien eingeschätzt:
– nach der Ausführung der Modelle und ihrer Anzahl, nach den Fertigkeiten beim Start und bei der Korrektur von Fehlern,
– nach den Fähigkeiten zur Ausnutzung der Wetterlage, nach ihrem Verhalten im Kollektiv und nach der Einsatzbereitschaft.
Bei den Schülern ist besonders wichtig, in welchem Maße sie Mängel selbständig beseitigen können. Die Ergebnisse des Jahreswettbewerbs, ergänzt mit den Beobachtungen, bilden dann die Grundlage für den Delegierungsvorschlag. Die Delegierung wird von dem Referat bestätigt.
Diese Leitungsmethoden haben sich in der Arbeit unseres Referates bereits positiv ausgewirkt. Unsere nächsten Aufgaben bestehen nun in der systematischen Qualifizierung der AG- und Übungsleiter zur praxisnahen Ausbildung, in der Sicherung einer ausreichenden Anzahl qualifizierter Schiedsrichter und Wettkampfleiter und der Sicherung einer breiteren Basis in den Klassen B-Schüler und C-Schüler.
Die Ergebnisse 1983 und 1984 zeigen einen kontinuierlichen Leistungsanstieg in allen Altersklassen. Sie zeigen, daß stabile Leistungen und gute Ergebnisse planbar sind. Die Aussagen unseres Bezirksjahreswettbewerbs sind hierfür ein wichtiges Arbeitsmittel, das auch von anderen Bezirksorganisationen übernommen werden könnte.

Günther Rudowsky
Referat Freiflug,
Bezirk Potsdam

Wir über uns Wir über uns

SONDERPOSTBEFÖRDERUNG. Eine originelle Idee hatten die Kameraden der GST-Sektion Flugmodellsport der Kreisorganisation Gardelegen im vergangenen Jahr. So warb erstmals in unserer Republik ein Sonderstempel der Deutschen Post für einen Flugmodellwettkampf. Die dazu ebenfalls angefertigten Sonderumschläge erfreuten sich großer Beliebtheit bei den Teilnehmern des Wettkampfes und insbesondere auch bei den Zuschauern. Große Attraktion des ganzen war eine Sonderpostbeförderung von 500 dieser Umschläge mit einem ferngesteuerten Flugmodell. Nach der Abstimmung mit den zuständigen Organen erfolgte dieser Sonderflug mit dem eigens dafür gebauten Modell. Von Akkendorf bei Gardelegen flog das Modell ferngesteuert über 3,5 km zum Flugplatz Gardelegen, wo es sicher landete. Die mit dem Miniflugzeug transportierten Umschläge erhielten einen roten Zusatzstempel mit der Aufschrift „Mit Flugmodell befördert".



Informationen: Daum, Lüppken, mbh
FOTOS: LÜPPKEN, GERASCHEWSKI, KERBER

BÜCHER '85



Am 1. Januar 1985 konnte der transpress VEB Verlag für Verkehrswesen auf sein 25jähriges Bestehen zurückblicken. Mit der anfänglichen Buchproduktion von etwa 30 Titeln erarbeitete sich der transpress Verlag schnell nationales und internationales Ansehen und ist heute mit einer jährlichen Produktion von etwa 100 Titeln sowie elf Fachzeitschriften ein renommierter Fachverlag

ERNST-SCHNELLER-MEDAILLE. Für ihre hervorragenden Leistungen im Wettkampfjahr 1984 wurden erfolgreiche Wehrsportler sowie verdienstvolle Trainer, Übungsleiter und Funktionäre des Leistungssports mit hohen Auszeichnungen der GST geehrt. Bei den Welt- und Europameisterschaften im Fallschirmspringen, im Schiffsmodellsport und im Orientierungstauchen sowie bei den Wettkämpfen der Freundschaft im Sportschießen errangen die Wehrsportler der DDR insgesamt 12 Gold-, 9 Silber- und 8 Bronzemedaillen.
Der Vorsitzende des Zentralvorstandes der GST, Vizeadmiral Günter Kutzschebauch, würdigte dies als einen wertvollen Beitrag zur Stärkung unseres sozialistischen Friedensstaates und seines internationalen Ansehens. Er gab der Gewißheit Ausdruck, daß die Leistungssportler der Wehrsportarten sowie ihre Trainer und Übungsleiter ihr Bestes geben werden, um mit neuen Erfolgen den XI. Parteitag der SED würdig vorbereiten zu helfen. Im Modellsport wurde Otmar Schleenvoigt aus Buna, der Weltmeister im Schiffsmodellsport Klasse FSR, mit der Ernst-Schneller-Medaille in Gold ausgezeichnet.

*

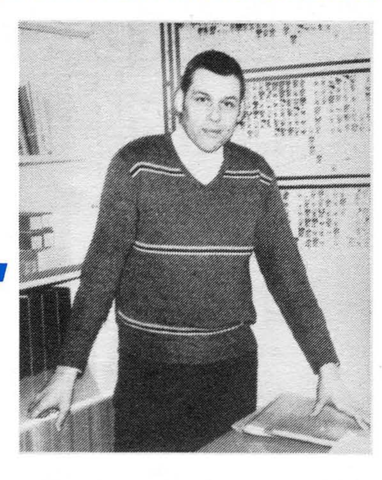
WAHLAUFTAKT. Als Auftakt ihrer Sektionswahl betrachteten die Flug- und Schiffsmodellbauer der GST-GO „Ernst Thälmann" die Betriebsdelegiertenkonferenz der FDJ-BO im Stahl- und Walzwerk Riesa. Mit einer kleinen Ausstellung, in der sie sechs Flugmodelle verschiedener Klassen, drei Schiffsmodelle sowie Anschauungsmodelle des Motorsports zeigten, demonstrierten sie recht deutlich die enge Zusammenarbeit zwischen GST und FDJ in diesem metallurgischen Großbetrieb.

*

ERFAHRUNGSAUSTAUSCH. Im Januar trafen sich in Merseburg einige Sektionsleiter und Mitglieder der GST-Sektionen Plastmodellbau zu einem Erfahrungsaustausch. Erfreulich war, daß der Konstrukteur aus dem Betrieb Plasticart, Axel Dietz, der Einladung gefolgt war. Die Kameraden unterbreiteten als erstes Schwerpunkte, die die Mitarbeit an der Zeitschrift „modellbau heute" betrafen. Axel Dietz erbat sich von den erfahrenen Modellbauern Forderungen bezüglich Qualität und Ausführung von neuen Flugzeugplastmodellen sowie die aktuellen Trends im Flugzeugplastmodellbau. Im Ergebnis wurden folgende Vorschläge zur Produktion im VEB Plasticart gemacht: In Zukunft auf bewegliche Teile wie Türen, Fahrwerke, Ruder und dergleichen sowie auf Nietreihen zu verzichten, dafür feine Blechstöße, maßstabgerechte Minimalausstattungen für Cockpits in die Produktion aufzunehmen, wobei darauf orientiert werden soll, die Instrumente auf dem glatten Paneel mittels anspruchsvoller Abziehbilder zu gestalten. Alternativteile sollen die Möglichkeit zum Bauen mehrerer Varianten geben. Es kam der Vorschlag, qualitativ gute Klarsichtteile zu produzieren, die an günstigen Stellen geteilt sein sollen.
Der Konstrukteur informierte über Möglichkeiten der zukünftigen Gestaltung vorbildgetreuer Modelle und über interessante Neuerungen in der Modellbautechnologie, zur Gestaltung der Baukästen und der Bauanleitungen. Die Plastmodellbauer unterbreiteten dem Vertreter des Modellbaubetriebes Vorschläge für einen Flugzeugtypenkatalog, der solche Flugzeuge enthält, die sie besonders gern nachbauen würden. Die Kameraden boten für dafür benötigte Unterlagen ihre Hilfe an, und gleichzeitig bitten sie die Leser der mbh, für dieses Vorhaben mit Miniplänen, Fotos, Rissen und Bemalungsschemen hilfreich zur Seite zu stehen. Im Ergebnis dieses Erfahrungsaustausches wurden der Abt. Modellsport im ZV der GST Vorschläge gemacht, die helfen können, den Plastmodellbau stärker zu verbreiten.

**auf dem Gebiet des Transport- und Nachrichtenwesens.
1984 war in der Geschichte der DDR das erfolgreichste Jahr unserer Volkswirtschaft, gleiches gilt auch für den transpress Verlag, der 123 Titel auflegte. Neben Fachbüchern stehen populärwissenschaftliche Literatur im Interesse der Leser sowie die Hobby- und Freizeitliteratur, die sich auch an den Modellsportler wendet.
1985 wird in der bekannten „transpress Modellsportbücherei" das Buch von B. Krause „Modellmotorentechnik" erscheinen. Weitere Neuauflagen sind: H. Neukirchen „Seefahrt im Wandel der Jahrtausende", M. Breuer „MS Spree – Fahrgastschifffahrt zwischen Elbe und Oder", G. Schmitt „Fliegende Kisten – von Kitty Hawk bis Kiew", W. Kopenhagen „Sowjetische Jagdflugzeuge", P. Kirchberg „Autos aus Zwikkau", P. Kirchberg „Automobilausstellungen und Fahrzeugtests in aller Welt", weiterhin die Jahrbücher „Motor-Jahr", „Flieger-Jahrbuch" und „Jahrbuch der Schiffahrt".
Zum Ende des Jahres werden weiterhin angekündigt: P. Kirchberg „Automobilrennen und Wettbewerbe in aller Welt" (das Beste aus „Der Motorwagen" 1898–1908 und 1919–1925), A. Heller „Motorwagen und Fahrzeugmaschinen für flüssigen Brennstoff" sowie H. J. Mau „Flugzeuge der Tschechoslowakei".
Eine ausführliche Buchübersicht für 1985 veröffentlichen wir in der mbh 4'85. Wir möchten darauf hinweisen, daß Bestellungen von Büchern nur über den Volksbuchhandel zu realisieren sind. wo.**

Meiner AG bleib' ich treu



„Sie werden schon erwartet", werde ich in freundlichem Gera-Thüringisch begrüßt, als ich die 21. Oberschule in Gera-Lusan betrete.
Und dann stehe ich vor ihm: Hartmut Gläser, Lehrer und stellvertretender Direktor, Genosse und Reserveoffizier unserer NVA. Schiffsmodellsportler unseres Landes wissen, von wem die Rede ist, zählt doch Hartmut Gläser zu den profiliertesten Fesselboot-Fahrern der GST. Den mehrfachen DDR-Meistertitel trägt er genauso bescheiden wie sein stets gutes Abschneiden bei Weltmeisterschaften.
Ich finde ihn sofort sympathisch, diesen schlanken, sportlichen jungen Mann, dem man seine 39 Jahre nicht ansieht. Er erzählt bescheiden und doch stolz von seiner siebenundzwanzigjährigen Modellsporttätigkeit. Dabei verschweigt er auch die Mißerfolge und Reinfälle nicht. Überhaupt sind die Fähigkeit zur Kritik und Selbstkritik bei ihm stark ausgeprägt, wie man es bei gestandenen Pädagogen häufig findet. Er ist nämlich auch ein „Multifunktionär", unser Hartmut Gläser. Nach dem Motto „Wer viel kann, muß viel machen", übernahm er viele Funktionen in der GST bis hin zum Mitglied des Referats Rennmodelle bei der Abteilung Modellsport im Zentralvorstand der GST. Als mir seine Direktorin berichtet, daß er an der Schule auch noch für die „Tage der Wehrbereitschaft" und die Zivilverteidigung verantwortlich ist, gibt er zu: „Ich muß mich unbedingt auf weniger Funktionen beschränken – aber meiner Arbeitsgemeinschaft bleib' ich treu!"
Elf Schüler treffen sich wöchentlich in den Werkräumen der Schule, um unter seiner Anleitung stolze Segelschiffe zu bauen. Ob er nur gute Schüler in seiner Arbeitsgemeinschaft hat, will ich wissen. „Wo denkst Du hin!" Hartmut ist entrüstet. „Wenn Du eine ‚Schokoladen-AG' erwartest, bist Du bei uns an der falschen Adresse." Und er erzählt von Schülern, die im Kollektiv der Arbeitsgemeinschaft ihre Persönlichkeit entwickelten, selbstbewußter wurden und die auch ihre Lernhaltung stets verbesserten.
Die Menschen auch nach dem Verlassen der Schule nicht aus den Augen zu verlieren, ist eine weitere Charaktereigenschaft meines Gegenübers. Fünf DDR-Juniorenmeister sind allein aus seiner Arbeitsgemeinschaft hervorgegangen, und nicht wenige stehen heute als Berufsoffizier und Unteroffizier in den bewaffneten Organen bereit, den Frieden zu schützen. Erwähnenswert ist auch, daß die GST diese Anstrengungen mit der Verleihung der Ernst-Schneller-Medaille in Gold an Hartmut Gläser würdigte.
„Wenn Hartmut mal den Modellsport an den Nagel hängt", „orakelt" seine Direktorin, „dann stirbt der Schiffsmodellsport in Gera." Ich bin betroffen, doch er lächelt nur. Hoffen wir also auf die weitere Unterstützung seiner Arbeit durch den Kreis- und Bezirksvorstand der GST. Hoffen wir auf die weitere Toleranz seiner Ehefrau und des zehnjährigen Töchterchens, und hoffen wir auf die Befriedigung, die Hartmut Gläser bei seinem Modellsport empfindet, damit sich sein Engagement und seine Erfahrungen noch lange im DDR-Schiffsmodellsport niederschlagen.

Georg Kerber

Seit der ersten DDR-Schülermeisterschaft im Schiffsmodellsport 1975 in Weißwasser fehlt der Name Wittstock in keiner Ergebnisliste. Die Erfolge beweisen: Hier wird seit Jahren kontinuierliche und gute Jugendarbeit geleistet. Wir wollten es genau wissen und machten uns auf den Weg zu den GST-Modellsportlern in die Nachwuchsschmiede Wittstock. „Geheimrezepte" fanden wir nicht, aber dafür ...

Ohne Fleiß kein Preis!

So wurde ich vorbereitet: „Ein unscheinbares Gebäude; von außen ahnt man nicht, was in ihm steckt." Tatsächlich, zunächst sehe ich vor lauter Baustelle erstmal gar nichts. Unvorstellbar, daß sich hier, trotz des Handwerkertrubels, Zement und Staub, jede Woche begeisterte Schüler der GST-Grundorganisation „Schiffsmodellsport" an der Station Junger Naturforscher und Techniker Wittstock treffen. Doch Genosse Fritz Wolf, pädagogischer Mitarbeiter der Station sowie Leiter der GST-Grundorganisation, räumt meine Bedenken beiseite und zeigt mir den Raum der „Schiffchenbauer".

Zur Zeit betätigen sich in der Arbeitsgemeinschaft 21 Schüler, und zwar von der 4. bis zur 10. Klasse. Die Pioniere und FDJler arbeiten in zwei Zirkeln: für Anfänger und Fortgeschrittene. Das hat sich bewährt, die jahrelange Erfahrung von Fritz Wolf bestätigt es: Es ist günstig, mit Schülern der 4. Klasse zu beginnen. Viele von ihnen suchen eine interessante Freizeitbeschäftigung für die 5. Klasse (ab dort entfällt die Hortbetreuung). Aber nicht jeder, der kommt, bleibt für immer. Zwei bis drei Schüler springen im ersten Jahr ab. Sie meinen, daß Hand- oder Fußballspielen doch das Richtige für sie sei. Nachwuchssorgen gibt es in Wittstock dank der engen Zusammenarbeit mit den Schulen jedoch nicht. Besonders unterstützt wird Fritz Wolf von seiner Frau, Hortnerin an der Ernst-Thälmann-Oberschule. Sie schickte ihm schon öfter den einen oder anderen interessierten Schüler, oder aber die AG-Mitglieder bringen Klassenkameraden und Freunde mit.

Die Anfänger bekommen heute schon einen fertigen Schiffsrumpf, den sie dann nur noch mit dem Antrieb und den entsprechenden Aufbauten zu versehen brauchen. So kommen sie schnell zu einem Wettkampfmodell und bauen nicht mehr zwei Jahre und länger an einem solchen, wie das früher üblich war. Vielen fehlte dann die Geduld und das Stehvermögen, die Arbeit zu beenden – sie gingen. Eine Tatsache, die Fritz Wolf nicht hinnehmen wollte; er fand eben diese annehmbare Lösung.

Solch wichtige Eigenschaften der Kinder und Jugendlichen, wie Genauigkeit, Umsicht, Ausdauer, Verantwortungsgefühl, Kritikverständnis und Kameradschaftlichkeit, werden in dieser GST-Grundorganisation Schiffsmodellsport gefördert. Eigenschaften, die überall im Leben von ihnen erwartet werden, mit denen sie in ihren künftigen Berufen bestehen können. Unterstützend wirken dabei die schon zur Tradition gewordenen Spezialistenlager in den Winter- und Sommerferien. Die Schüler – übrigens, wer länger als ein Jahr dabei ist, gehört der GST an – sind immer wieder davon begeistert. Da werden unermüdlich Fahrübungen absolviert und die Modelle vervollkommnet. Dazu gehört auch, sich Kenntnisse über die Modelle selbst und das gesellschaftliche Umfeld anzueignen. Das geschieht beispielsweise anläßlich des 40. Jahrestages der Befreiung durch einen Lichtbildervortrag über die Seestreitkräfte der sozialistischen Länder. Außerdem gestalten die Modellsportler eine Wandzeitung über sowjetische Heldenschiffe des Großen Vaterländischen Krieges. Eines ist klar: Bei solchen Vorhaben muß man gemeinsam zu Werke gehen, sich gut absprechen, gegenseitig Rat und Kritik annehmen. Die „Großen" können dabei ihre Kenntnisse an die „Kleinen" weitergeben.

Und wer Freude an der Freizeitbeschäftigung durch Erfolg verdoppelt sieht, der ist auch nicht nur am Arbeitsgemeinschaftstag in der Station. Wenn es gilt, bei der Kreis-MMM, der Bezirksleistungsschau oder der Schulmesse die Ergebnisse ihrer Arbeitsge-

FOTOS: STRIEPLING, WOHLTMANN, ARCHIV

Sie vertraten die GST-Modellsportler von Wittstock jahrelang erfolgreich: Volker Gehl (l.) und Kai-Michael Tonack



meinschaft vorzustellen und zu erklären, dann sind die Schüler dabei. Es läßt sich denken, daß Stolz auf Geleistetes und Selbstbewußtsein sich da auch einstellen. Fritz Wolf's Rezept: Die Schüler brauchen Erfolgserlebnisse, man muß sie ihnen verschaffen. Der Kreis- und der Bezirksvorstand der GST sowie der Kreisschulrat unterstützen ihn hierbei.
„Um im Wettkampf zu bestehen, benötigen die Schüler genügend Vorbereitungszeit, müssen sie sicher werden. Von Anfang an kann man nicht gute Leistungen erhoffen. Sie müssen das Drum und Dran, das Fluidum der Wettkämpfe kennen", so Fritz Wolf. „Unsere Erfolge im Schiffsmodellsport sind uns nicht in den Schoß gefallen, wir haben sie uns durch entsprechendes Training verdient."
Möglichkeiten dazu bieten die zahlreichen Schauveranstaltungen sowie das unermüdliche Üben auf dem Dosse-Teich. Durch derartige intensive Vorbereitung wollen die AG-Mitglieder um höchste wehrsportliche Ergebnisse ringen. In diesem Jahr heißt das: Kampf der Wittstocker um die Teilnahme an der V. Wehrspartakiade der GST in Halle als ein Höhepunkt in der Vorbereitung auf den XI. Parteitag der SED!
Wen wundert's, daß durch solche kontinuierliche Arbeit Wittstock zu einer Hochburg des Schiffsmodellsports geworden ist, daß die Wittstokker GST-Modellsportler bei Meisterschaften immer wieder auf vorderen Plätzen zu finden sind.
Ich bin sicher, mit dem Elan, mit dem die Pioniere und FDJler um gute Plazierungen im Wettkampf streiten, werden sie auch an die Lösung ihrer selbstgestellten Aufgaben gehen. Wie sagte doch Fritz Wolf? „Gute Leistungen fallen niemandem in den Schoß."

Christina Raum

Sabine Paul ist seit drei Jahren in der Arbeitsgemeinschaft, seitdem baut sie Schiffsmodelle der Klasse F2-A



Die Wittstocker Mannschaft, die 1975 an der ersten DDR-Schülermeisterschaft in Weißwasser teilnahm

DAS sollte man wissen!

In der Beilage im „Pionierleiter", Ausgabe 20/84, fanden wir zahlreiche Hinweise zur außerunterrichtlichen Arbeit der Pioniere und FDJler. Dadurch wird eine noch interessantere und schöpferische Freizeitgestaltung ermöglicht. Dabei gilt es beispielsweise, Aktivitäten der Schüler auf den unterschiedlichsten Gebieten zu fördern, Interesse zu wecken und zu lenken sowie kollektive Erlebnisse zu schaffen. Das aber ist nur zu verwirklichen, wenn jeder Schüler Gelegenheit hat, sein Talent und seine Fähigkeiten voll zu entfalten. So etwas kann auf die unterschiedlichste Weise geschehen, wie durch Leistungsvergleiche, Erfahrungsaustausche oder Spezialistenlager. Und auf die letztgenannte Möglichkeit möchten wir unsere jungen GST-Modellsportler hinweisen.
Ein **Spezialistenlager Schiffsmodellbau** wird vom 8. bis 19. Juli 1985 in der Station Junger Naturforscher und Techniker Eisenhüttenstadt ausgetragen. Hier werden Schiffsmodelle in den Altersklassen I und II gebaut und erprobt.

Ebenfalls ein **Spezialistenlager Schiffsmodellbau** findet vom 13. bis 17. Mai 1985 im Zentralen Pionierlager „Tschoibalsan", Werder/Petzow, statt. Hieran können Thälmannpioniere und FDJler im Alter von 13 bis 16 Jahren teilnehmen.

Zu einem **Spezialistenlager Flugmodellsport** treffen sich vom 13. bis 17. Mai 1985 im Zentralen Pionierlager „Heinrich Rau", Groß Köris, Schüler im Alter von 13 bis 17 Jahren.

Für Schüler der Arbeitsgemeinschaft Militärischer Modellbau findet ein **Erfahrungsaustausch und Treffen junger Militärtechniker** statt. 13- bis 17jährige können sich dazu vom 13. bis 17. Mai 1985 im Zentralen Pionierlager „Rudi Arndt" in Oybin einfinden.

Zu unserer Beilage

Vor vierzig Jahren

Dnepr-Matrosen auf der Spree

Der 1939 von Hitlerdeutschland begonnene Krieg war mit aller Macht in das Zentrum des deutschen Faschismus nach Berlin zurückgekehrt. Die Völker der Sowjetunion und ihre ruhmreiche Armee bereiteten dem räuberischen Aggressor in kriegsentscheidenden Schlachten die vernichtenden Niederlagen, die schließlich zur Zerschmetterung des Hitlerfaschismus führten und dem deutschen Volk die Befreiung vom Joch der Nazibarbarei brachten. Noch wenige Tage vor der bedingungslosen Kapitulation Hitlerdeutschlands gab es ungezählte Heldentaten, zu denen ganz gewiß auch die der Dnepr-Matrosen zählen.

Am 21. April 1945 waren die sowjetischen Truppen bis an das Spreeufer in Berlin-Karlshorst vorgedrungen und hatten hier ihre Stellungen bezogen. Von hieraus sollte ein weiterer Angriff über Treptow, Neukölln zum Stadtzentrum geführt werden. Den Treptower Park und den Plänterwald hatten die faschistischen Einheiten zu einem stark befestigten Abschnitt ausgebaut. Mehrfach versuchten die sowjetischen Truppen des 9. Schützenkorps der 5. sowjetischen Stoßarmee, die Spree zu forcieren, was durch das starke gegnerische Feuer immer wieder aufgegeben werden mußte. Um diese wichtige Kampfaufgabe zu lösen, wurden elf Boote der Halbgleiter-Abteilung der Dnepr-Flußflottille, die in Küstrin an der Oder lag, auf LKWs verladen und an die Spree umgesetzt. In der Nacht vom 22. zum 23. April gingen an drei Uferstellen gegenüber dem Plänterwald, unter Beschuß des Gegners, diese etwa sieben Meter langen Boote zu Wasser, und es wurde sofort mit dem Übersetzen der ersten Sturmgruppen begonnen. Um 1.15 Uhr hatten die ersten dreißig sowjetischen Soldaten das westliche Spreeufer erreicht und setzten sich unter großen Kämpfen dort fest. In dieser Nacht fuhren die Boote sechs- bis siebenmal unter ständigem Feuerhagel über den Fluß und brachten weitere Kämpfer zur Ausweitung der Brückenköpfe an das jenseitige Ufer. Am Tage des 23. April wurden zur Verstärkung der Brückenköpfe Panzer, die auf paarweise miteinander verbundenen Pontons standen, und 76-mm-Geschütze auf Schlauchbootplattformen übergesetzt, wozu einige Halbgleiter als Schlepper fungierten. Jede dieser Fahrten der elf Boote war eine Heldentat. In den vier Tagen ihres Einsatzes zwischen Karlshorst und Treptow wurden mit den Halbgleitern und auf den von ihnen geschleppten Pontons mehr als 16 000 Soldaten, 100 Geschütze und Granatwerfer, 27 Panzer und Selbstfahrlafetten und eine große Menge an Munition und Nachschubgüter befördert.

Bei dieser Operation gingen von den elf Booten zwei verloren, von den Besatzungen (eine Besatzung bestand aus einem Kommandanten und einem Maschinisten/MG-Schützen) sind sieben Mann gefallen und drei schwer verwundet worden. In dem Abschlußbericht des Kommandos der 5. Stoßarmee heißt es dazu: „Der Heroismus und die Tapferkeit der Halbgleiterabteilung hat ... eine entscheidende Rolle beim Forcieren der Spree gespielt." Neun (sieben davon postum) Dnepr-Matrosen der Halbgleiter-Boote wurden auf Erlaß des Obersten Sowjets der UdSSR vom 31. Mai 1945 mit dem Titel „Held der Sowjetunion" geehrt. Die Dnepr-Flottille zeichnete man für ihren Heldenmut bei der Berlin-Operation mit dem Uschakow-Orden, Stufe 1, aus.

Zur Entwicklung der Boote

Im Auftrag des Volkskommissariats für Forstwirtschaft (Narkomles) entwickelte das Zentrale Konstruktionsbüro der Hauptverwaltung für Forstwirtschaftsmaschinen ein großes Bereisungs-, Kontroll- und Arbeitsboot mit der Typenbezeichnung „NKL-27". Dieser Bootstyp bewährte sich durch seine robuste Bauart sehr gut, so daß die sowjetische Armee eine ganze Anzahl davon in ihren Dienst übernahm. Nach der Neugründung der Dnepr-Flottille, im September 1943, kamen 1944 auch 32 Boote dieses Typs „NKL-27" dazu, die hier den Namen „Halbgleiter" (Poluglisser – PG) bekamen und sich bei Gefechtshandlungen auf engen Gewässern gut bewährten.

Die Boote wurden auf einer Werft bei Rybinsk an der Wolga hergestellt und waren mit einem LKW-Motor mit Schaltgetriebe des „GAS-M1" ausgerüstet. Als Patrouillen- und Aufsichtsboot konnten sechs bis sieben Personen befördert werden, und es war möglich, den Fahrgastraum mit einem klappbaren Segeltuchverdeck abzudecken. Bei Kampfhandlungen wurden die Boote mit einem Maschinengewehr „Maxim" auf einer Dreibeinlafette ausgerüstet. Sie konnten bei Übersetzmanövern neben der Zwei-Mann-Besatzung noch zehn Soldaten befördern.

Zum Bau des Modells

Damit auch der Anfänger dieses Boot nachbauen kann, wurde auf die altbewährte Spantbauweise zurückgegriffen. Der Kiel aus 5-mm-Sperrholz wird ausgesägt und zusammengebaut (Durchbrüche für Ruder und Stevenrohr beachten). Die ausgesägten Spanten werden danach von oben (Spant 3 von unten) auf den Kiel aufgesteckt und verleimt. Die an den Spanten vorhandenen Stege dienen dabei zum Ausrichten und Stabilisieren auf dem Hellingbrett. Nach dem Ziehen der Längs-

FORTSETZUNG AUF SEITE 22



Sowjetische Panzer der Familie T

Der leichte Panzer T-60

Im Jahre 1940 wurde von den Konstrukteuren des Werkes Nr. 174 in der UdSSR der Prototyp des Panzers T-50 entwickelt, der die leichten Panzer T-26 ablösen sollte. Fast zur gleichen Zeit schuf der durch seine Mitarbeit am leichten Schwimmpanzer T-38 sowie am leichten Traktor „Komsomolez" (letzterer wurde nach Beginn des Großen Vaterländischen Krieges provisorisch für den militärischen Einsatz umgebaut) bekannte Konstrukteur N. A. Astrow in einem anderen Konstruktionsbüro den kleinen Schwimmpanzer T-40. Dieser Panzer wies eine ganze Reihe technologischer Vorzüge auf, wodurch er sich besonders für die Serienproduktion eignete. Der leichte Panzer T-50 jedoch war sehr kompliziert und damit weniger für den Serienbau geeignet. Insgesamt sind deshalb nur 48 Stück vom T-50 hergestellt worden.
Da es nach dem Überfall Hitlerdeutschlands auf die UdSSR darum ging, so schnell wie möglich viele kampfstarke Gefechtsfahrzeuge zur Verfügung zu haben, verzichtete man auf die Schwimmfähigkeit des T-40 und verlieh dem leichten Panzer dafür eine stärkere Panzerung und Bewaffnung. Der so entstandene Panzer erhielt die Bezeichnung T-60. Bei gleichem Grundaufbau wie der T-40 – vorn Antriebsräder, vier mittelgroße Laufrollen, drei kleine Stützrollen und hinten Führungsrollen (auch als Spannrolle bezeichnet) – war die Bugpartie des T-60 flacher gehalten als die des Schwimmpanzers T-40. Da für den T-60 wie für den T-40 viele Kfz-Bauteile verwendet wurden (zum Beispiel 6-Zylinder-Motor GAZ-202) und die gesamte Konstruktion recht einfach war, konnte die Serienproduktion in kurzer Zeit aufgenommen werden. Bereits am 15. September 1941 rollte das erste Serienfahrzeug T-60 aus der Werkhalle. Im Jahre 1941 sind insgesamt 1 548 Stück des Panzers T-60 produziert worden. Der Serienbau lief bis zum Herbst 1942. Dann begann die Produktion des verbesserten Typs T-70, den wir in einer späteren Ausgabe vorstellen werden.
Als Bewaffnung erhielt der T-60 eine 20-mm-Flugzeugkanone sowie ein 7,62-mm-MG. Der Munitionsvorrat betrug 780 Granaten und 945 Patronen. Die Panzerung war 15 bis 35 mm stark. Durch die Erhöhung der Panzerung wuchs die Masse des mit zwei Mann besetzten Panzers von 5,8 t auf 6,4 t an. Da trotzdem der spezifische Bodendruck der Gleisketten nur 0,48 kg/cm^2 betrug, konnte man den T-60 auch in solchem Gelände einsetzen, das für schwerere Gefechtsfahrzeuge unpassierbar war. Strukturmäßig waren die T-60 (Bild 1) in Panzerkompanien mit je 16 Panzern eingegliedert, die mit T-34-Kompanien zusammen operierten. Versuchsweise sind in den Jahren 1941/42 T-60-Fahrgestelle als Basisfahrzeuge für Geschoßwerfer vom Typ BM-8-24 verwendet worden (Bild 2). Es gab auch Ausführungen des T-60 als Flammenwerferpanzer OT-60. Darüber hinaus diente das Fahrgestell des Panzers T-60 auch als Basis für eine Versuchsselbstfahrlafette. Dieses als OSU-76 bezeichnete Gefechtsfahrzeug (Bild 3) war mit einer 76,2-mm-Kanone ZIS-3 bewaffnet. Der Kampfraum hatte gepanzerte Seitenwände, war aber oben offen. Die Erprobung zeigte gute Fahr- und Gefechtseigenschaften. Jedoch erwiesen sich die Abmessungen des gesamten Fahrzeugs als zu klein. Deshalb ging nicht diese Ausführung als SFL in die Serienfertigung, sondern die des leichten Panzers T-70, die auch als Basis für die SFL SU-76 mm diente.
Im Verlaufe des Krieges war die Sowjetunion in der Lage, die in der ersten Periode des Krieges so dringend benötigten, von den Werktätigen der Verteidigungsindustrie in kürzester Zeit hergestellten leichten Panzer durch verbesserte Typen zu ersetzen.

– dn.



Bild 1

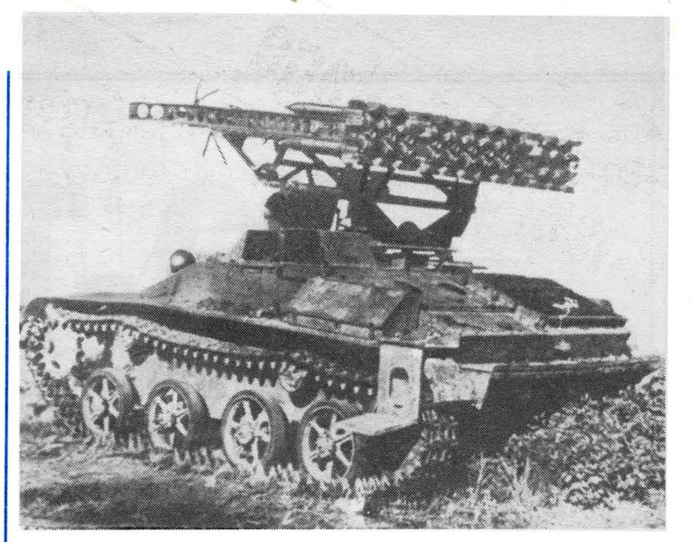


Bild 2

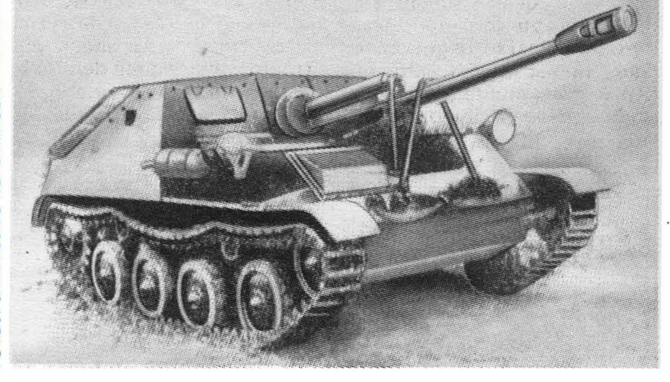
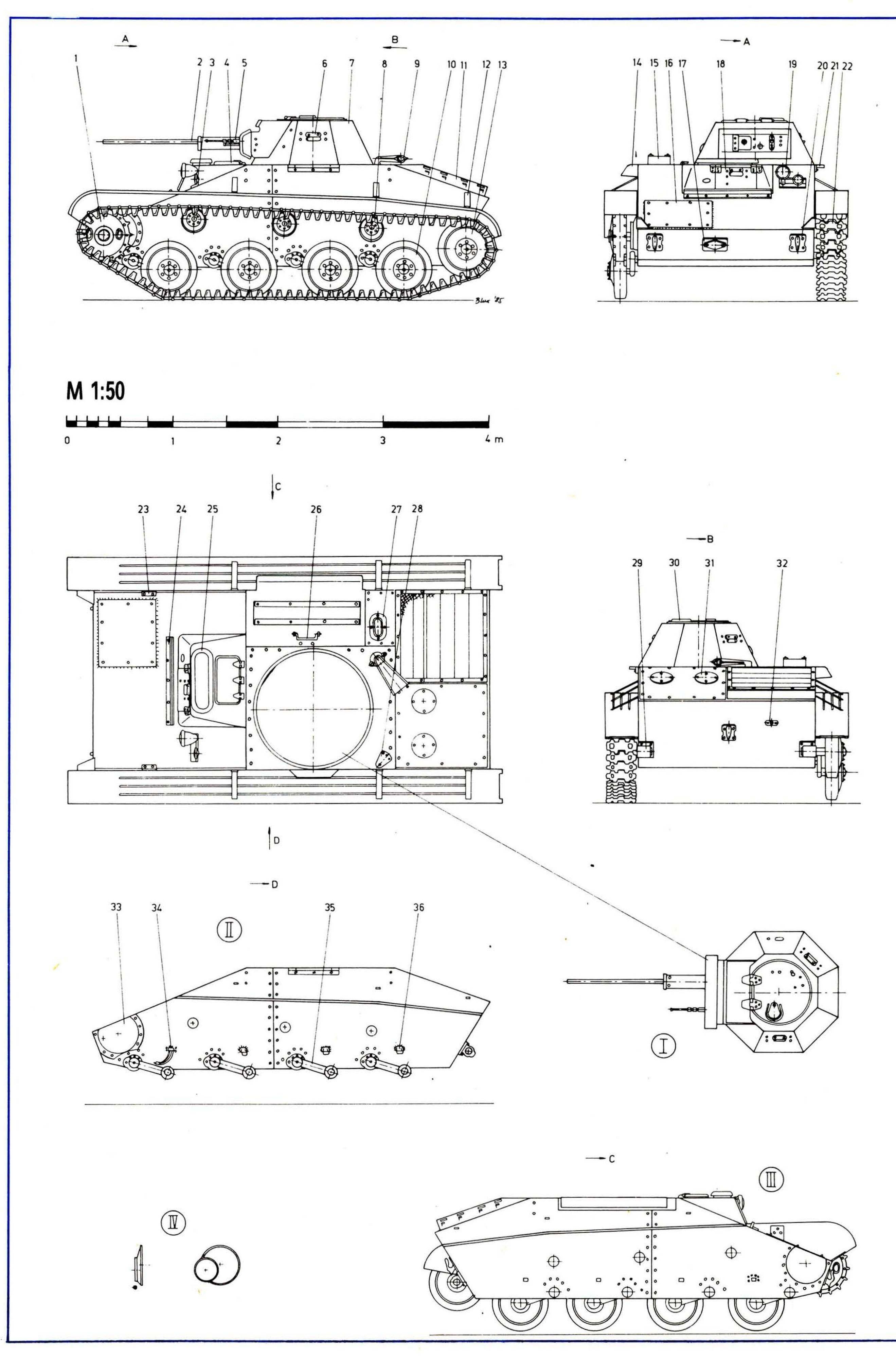


Bild 3

FOTOS: SAMMLUNG KOPENHAGEN

Taktisch-technische Daten der leichten Panzer von 1940/41

	T-50		T-40		T-60	
Gefechtsmasse t	14,0		3,5		6,4	
Besatzung	4		2		2	
Bewaffnung	1	1	1	1	1	1
Kaliber mm	45	7,62	12,7	7,62	20	7,62
Panzerung mm	37		13–35		35–45	
Motorleistung kW	225		52		52	
v_{max} km/h	60		44/5 im Wasser		42	
Fahrbereich km	340		330		250	
Länge mm	520		411		410	
Breite mm	247		233		230	
Höhe mm	216		195		175	



A
B
1
2 3 4 5
6 7 8 9
10 11 12 13
A
14 15 16 17
18
19
20 21 22
M 1:50
0
1
2
3
4 m
C
23 24 25
26
27 28
B
29 30 31
32
D
D
33 34
II
35
36
I
C
III
IV

Leichter Panzer T-60

Legende

1 – Antriebsrad
2 – Panzerkanone, 20 mm
3 – Signalhorn
4 – Luke zum Fahrerraum
5 – Turm-MG, 7,62 mm

6 – Turmsehschlitz
7 – Turm
8 – Stützrolle
9 – Motorabgasöffnung
10 – Laufrolle

11 – Motorabdeckung
12 – Befestigung der Kettenabdeckung
13 – ungefederte Laufrolle
14 – seitlicher Panzerraum
15 – Behälter für Kanonenreinigungsbesteck

16 – Panzerdeckel
17 – Panzerdeckel
18 – Fahrerluke mit Sehschlitz
19 – Scheinwerfer
20 – Abschlepphaken

21 – Schutzplatte für den gedrehten Turm
22 – Kettenglied
23 – Halterung für die Kettenabdeckung
24 – Schutzwinkel für die Fahrerluke
25 – Fahrerraumabdeckung

26 – Griff
27 – Treibstoffnachfüllstutzen
28 – Ölnachfüllstutzen
29 – Radaufhängung
30 – Kommandantenluke

31 – Panzerdeckel
32 – Schmierölstutzen
33 – Ansatz für das Seitenvorgelege
34 – Schwingarmfederung der ersten Laufrolle
35 – Schwingarm

36 – Widerlager der Schwingarme

I – Turm (abgenommen)
II – Panzerwanne
III – Seitenansicht mit abgenommenen Ketten und Turm
IV – Seitenvorgelege

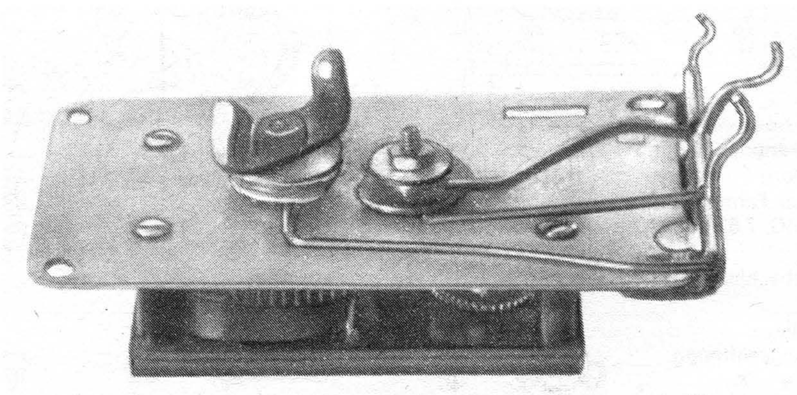
M 1:25

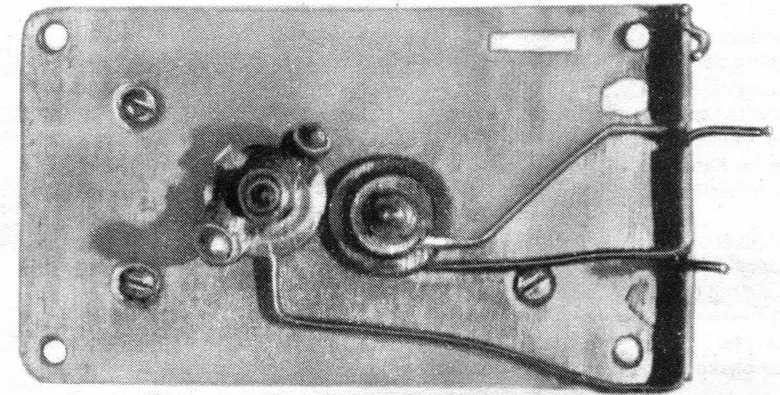
0 1 2 m

Zeichnungen: Dr. Boris Lux

Aus einem Thermikzeitschalter der Feinmechanischen Werkstatt Helmut Winkler, 9292 Gehringswalde, Leipziger Straße 49, kann ein Mehrfunktionszeitschalter hergestellt werden. In diesem Beitrag werden die Arbeitsgänge beschrieben, die zu seinem Umbau notwendig sind:

Dreifunktionsschalter selbst gebaut





FOTOS: MIELITZ

1. Anfertigen der in der Skizze dargestellten Teile

Alle Teile werden auf einer Mechanikerdrehbank hergestellt. Die Maße sollten unbedingt eingehalten werden, damit es bei der Montage keine Probleme gibt.

2. Veränderung am Zeitschalter

– Vollkommene Demontage.
– Loch des Hauptzahnrads der Oberplatine auf 4,5 mm Durchmesser aufbohren.
– Gegengewichte der Pendelgabel abschneiden und Gabelenden verlöten.
– Flügelzahnrad (Windrad) auf einer Seite bis auf 2 mm abschneiden.
– Teil 5 der vorgefertigten Teile wird auf das Pendelzahnrad gelötet, so daß wir eine Achsverlängerung erreichen. Dabei ist darauf zu achten, daß das Teil 5 am Zahnrad plan anliegt, sonst kommt es zum Verkanten, und die Welle schlägt.
– Das Langloch für das Pendelzahnrad in der Oberplatine wird in gleicher Richtung und Winkelstellung nach allen Seiten um 0,75 mm erweitert, so daß eine Vergrößerung des Langlochs um 1,50 mm gegenüber den ursprünglichen Abmessungen erfolgt.
– Sollte dieser Arbeitsgang mißlingen, muß ein Messingblech von 0,80 mm Dicke auf das Langloch gelötet und der oben beschriebene Prozeß wiederholt werden.
– Ober- und Unterteil werden nun zusammengeschraubt. Durch das Langloch im Unterteil werden die Grenzen des Langloches mit einem 0,70-mm-Bohrer auf das Oberteil durch Bohren übertragen. Nach Trennen der beiden Teile werden die Bohrungen im Oberteil auf einen Durchmesser von 2,20 mm aufgebohrt und zu einem Langloch ausgearbeitet.

3. Montage

– Zeitschalter zusammenbauen.
– Teil 1 auf die Achse des Hauptzahnrads schieben (dient als Führung und Distanzbuchse in der Oberplatine).
– Auf dem unteren Achsstummel eine Unterlegscheibe anpassen und diese mit dem Achsstummel verlöten, damit das Zahnrad nicht aus der Unterplatine heraus kann (axiales Spiel).
– Nach dem Biegen der Einstellbügel aus 1 mm starkem Federdraht werden diese mit Teil 8 zusammengefügt und an die Abdeckplatte genietet. Die Löcher müssen auf 2,2 mm Durchmesser abgebohrt bzw. auf 3,7 mm Durchmesser aufgebohrt werden. Danach den Durchmesser von 2,2 mm auf 2,4 mm bohren.
– Die Teile 7, 4 und 6 kommen auf das Teil 5 und bilden so die Verstelleinheit.
– Das Teil 5 kommt auf das Hauptzahnrad und wird mit Teil 3 verschraubt.
– Zwischen die Teile 1 und 5 sollte zur besseren Auflage des Teiles 5 eine Unterlegscheibe angebracht werden.
– Die Pendelgabel wird so weit zusammengebogen, daß sich das abgeschnittene Windrad dazwischen drehen und gleichzeitig hin- und herpendeln kann.
– Die Einstellbügel werden so gebogen, daß sie ungehindert aus den Einstellscheiben bzw. Stufenscheiben herausgleiten können.

4. Abstimmen oder Einstellen des Zeitschalters

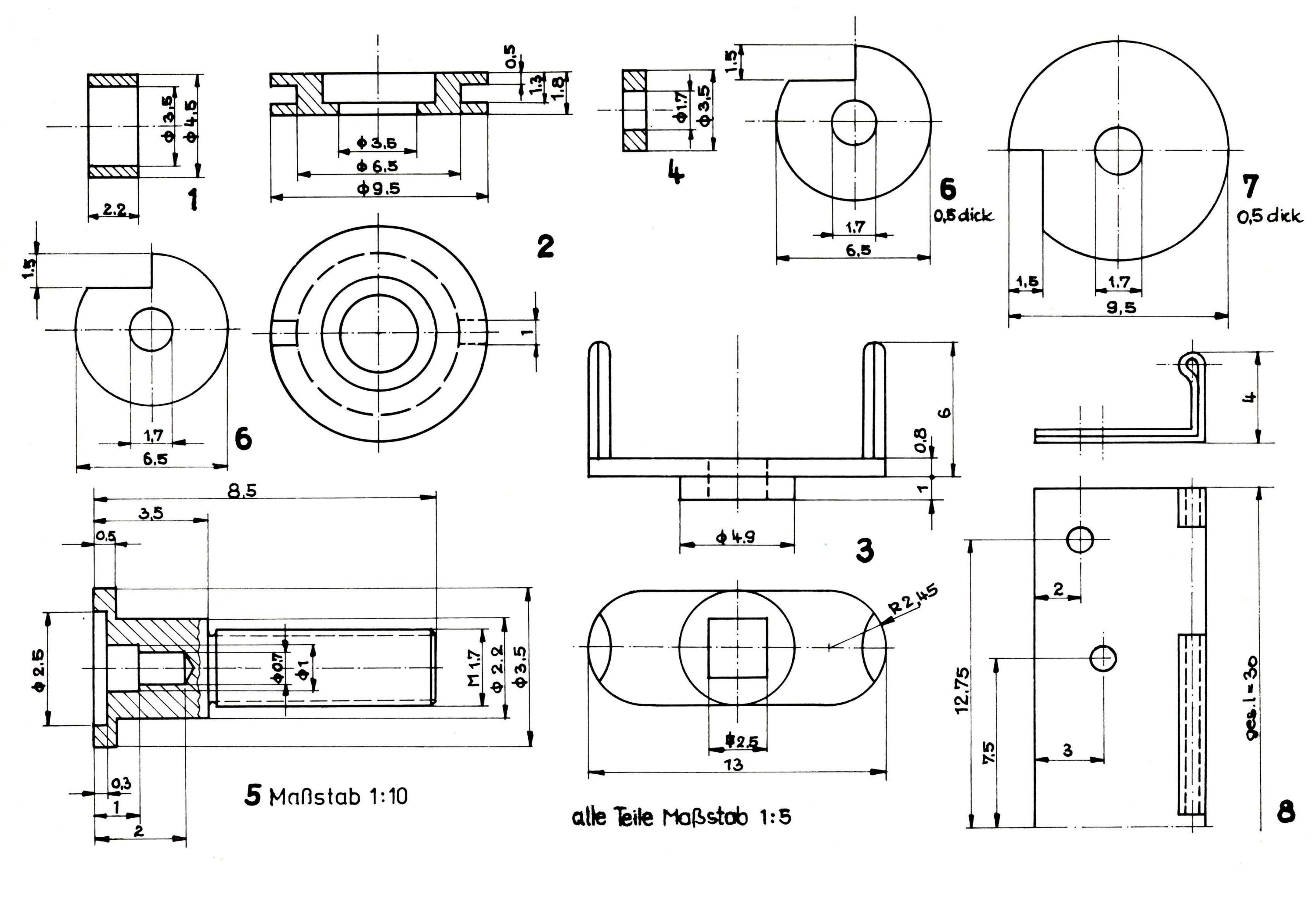
– Die Scheiben 6 und 7 können nach dem Lösen der Mutter von Teil 5 gegeneinander verdreht und so kann die beliebige Zeit für die Steuerfunktion eingestellt werden. Danach wird die Mutter wieder angezogen.
– Nach dem Lösen der Mutter vom Hauptzahnrad läßt sich die Stufenscheibe beliebig drehen und wieder feststellen. Sollte die Zeit nicht ausreichend sein, so können der Drehknebel (Teil 3) um 90 Grad auf der Achse verdreht und die Scheibe weitergestellt werden. Dabei ist darauf zu achten, daß der Freigabeschlitz im Teil 2 nicht unter den Drehknebel kommt. Bis zur 3-Minuteneinstellung kann die oberste Nut benutzt werden, über 3 Minuten die unterste Nut. Da sich auf der gegenüberliegenden Seite des Freigabeschlitzes unten ein zweiter Schlitz befindet, springt der Einstellbügel von selbst nach oben.

Egon Mielitz



Stückliste

Nr.	Teil	Material
1	Distanzbuchse	Ms
2	Stufenscheibe	Alu
3	Aufziehknebel	St 38
4	Distanzbuchse	Ms
5	Zahnrad-verlängerung	St 38
6	Stellscheibe	Ms
7	Stellscheibe	Ms
8	Scharnier	Ms 0,2


1
2
4
6
0,5 dick
7
0,5 dick
3
5 Maßstab 1:10
alle Teile Maßstab 1:5
8
ges. l = 30
R 2,45
M 1,7

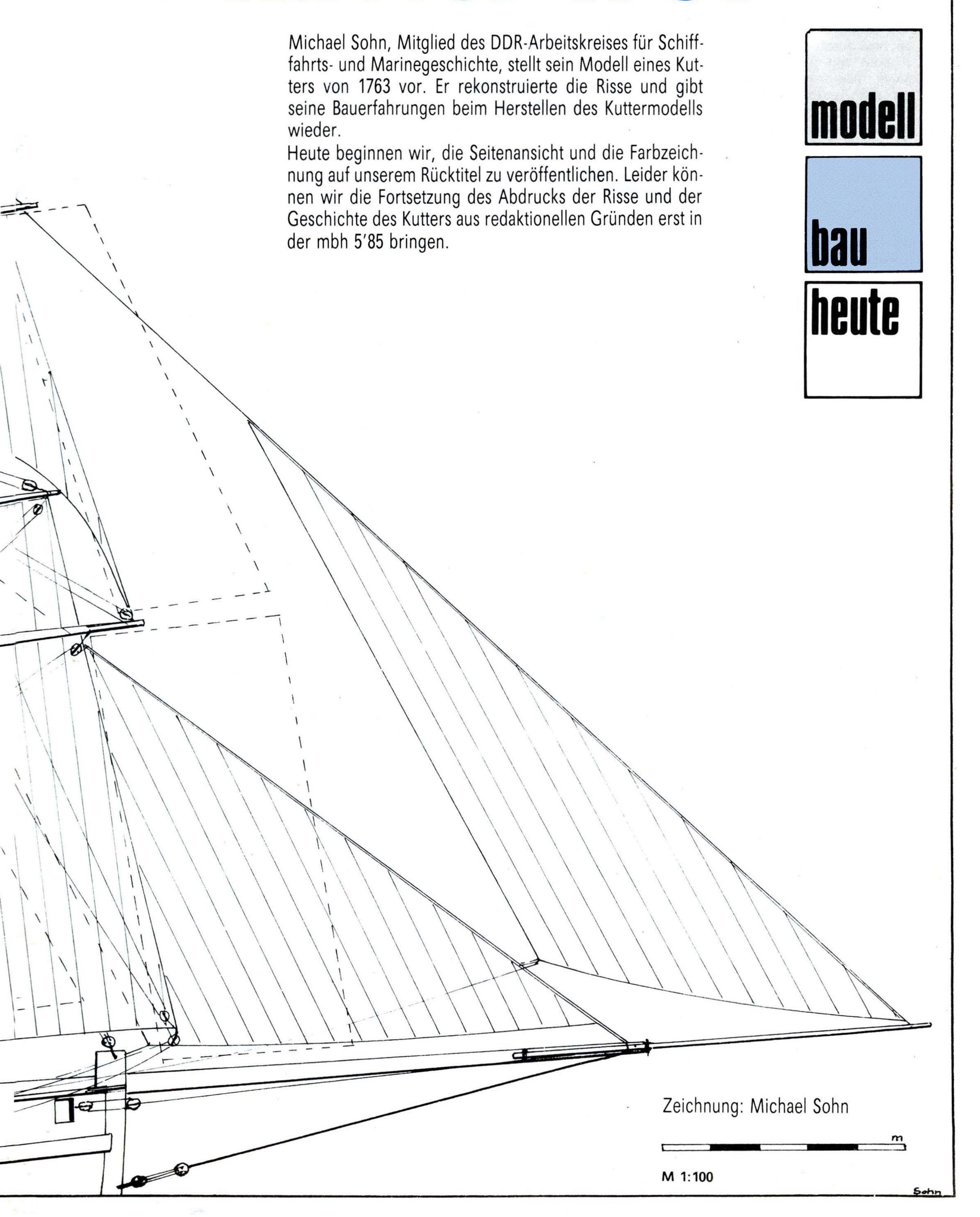

Zu unserem Rücktitel

Kutter 1763

modell
bau
heute

Michael Sohn, Mitglied des DDR-Arbeitskreises für Schifffahrts- und Marinegeschichte, stellt sein Modell eines Kutters von 1763 vor. Er rekonstruierte die Risse und gibt seine Bauerfahrungen beim Herstellen des Kuttermodells wieder.

Heute beginnen wir, die Seitenansicht und die Farbzeichnung auf unserem Rücktitel zu veröffentlichen. Leider können wir die Fortsetzung des Abdrucks der Risse und der Geschichte des Kutters aus redaktionellen Gründen erst in der mbh 5'85 bringen.



Zeichnung: Michael Sohn

Starthilfe für Fesselflieger

Spatz

Ein Modell für Anfänger

Das Fesselflugmodell „Spatz", das wir in unserer „Einsteiger"-Serie vorstellen wollen, ist besonders für junge Fesselflieger geeignet. Bei der Modellkonzeption wurde auf bewährte ähnliche Modelle unserer Freunde in der ČSSR zurückgegriffen. Durch die montagemäßige Trennung von Rumpf, Tragfläche, Steuerung und Fahrwerk ist eine hohe Wiederverwendbarkeit der Baugruppen selbst bei größeren Modellschäden gewährleistet. Die genannten Werkstoffe stellen einen Vorschlag dar. Sie können ohne wesentliche Beeinträchtigung der Flugeigenschaften durch andere ersetzt werden.

Der Rumpf

Er ist in einfacher Flachbauweise ausgelegt. Wir übertragen die Umrisse des Rumpfformstücks R1 auf 10 mm starkes, möglichst leichtes Balsaholz und sägen das Teil aus. Die Abmessungen des Abstands der Motorträger werden von dem verwendeten Motor bestimmt und müssen gegebenenfalls verändert werden.
Die beiden Motorträger fertigen wir aus Buchenleisten, die wir zum Beispiel aus einem Frühstücksbrett aussägen. Leisten und Formstück werden auf einer ebenen Unterlage gut verleimt und anschließend sauber verschliffen.
Aus 0,8 mm dickem Sperrholz schneiden wir die Seitenbeplankungen R9 aus und verkleben sie mit dem Rumpf. Hier kommt es auf eine sehr feste Verbindung an, die die Lebensdauer des Modells wesentlich bestimmt. Wir spannen dazu den Rumpf zwischen zwei Brettchen, die wir mit Tischlerzwingen zusammenpressen. Die Seitenleitwerksteile arbeiten wir aus 4 mm dickem Balsaholz aus, wobei wir die in der Zeichnung angegebene Faserrichtung des Holzes beachten müssen.
Das Seitenleitwerk wird auf den Rumpf geklebt, und zwar so, daß die Ruderfläche einen leichten Seitenausschlag bekommt. Damit erreichen wir, daß unser Modell immer das Bestreben hat, die Kreisbahn nach außen zu verlassen und so zusätzlich zur Fliehkraft zu einer Vergrößerung der Leinenspannung beigetragen wird. Nun versehen wir den Rumpf mit den entsprechenden Bohrungen für den Motor, den Tank, das Fahrwerk und die Knebel. Die Knebel stellen wir aus Buchenholz her und leimen sie in den Rumpf ein. Der Sporn R11 wird mit EP11 eingeklebt.
Der abschließende Arbeitsgang besteht aus dem Einleimen der Flächenauflage R10 und des Keils R6. Wir fertigen die Flächenauflage aus 0,8 mm dickem Sperrholz und verleimen sie genau senkrecht zum Rumpf. Nun werden alle zugänglichen Kanten am Rumpf noch einmal gut verleimt. Jetzt ist der Rumpf rohbaufertig.

Die Tragfläche

Zuerst stellen wir die Rippen T4 her. Wir können jede Rippe einzeln aufzeichnen und mit Hilfe eines Balsamessers und der Laubsäge ausschneiden. Doch zumindest in Arbeitsgemeinschaften sollte mit Musterrippen und der Einzelteilfertigung im Rippenblock gearbeitet werden. Wir fertigen dafür zwei Rippen T4 aus 2 mm dickem Aluminiumblech an, zwischen die wir 14 Balsabrettchen (2 mm) mit Hilfe von zwei Gewindebolzen M3 verschrauben. Nun verschleifen wir den gesamten Block entsprechend den Außenrippen mit einer Sandpapierfeile und sägen die Ausschnitte für die Holme ein. So erhalten wir einen Rippensatz mit genau deckungsgleichen Rippen.
In die Endleiste T3 schneiden wir mit einer Laubsäge die Einschnitte für die Rippen ein. Die Nasenleiste T1 besteht aus Balsaholz. Sie wird zurechtgeschnitten und entsprechend profiliert.
Nun kann die Montage der Fläche beginnen. Wir zeichnen den gesamten Flächenplan auf Papier, befestigen ihn auf ein ebenes Baubrett und decken ihn mit dünner Folie ab, damit unsere Fläche darauf nicht anklebt. Die Fläche wird zusammengesteckt und mit Stecknadeln fixiert. Anschließend versehen wir alle Klebstellen mit kleinen Leimpunkten. Nach dem Trocknen überprüfen wir die Fläche auf etwaige Verzüge. Dann wird die Fläche gut nachgeleimt, indem wir alle Klebekanten mit einer Leimschicht versehen und die Ekken T7 befestigen.
An der dem Piloten abgewandten Seite befestigen wir auf der Gewichtsauflage T8 etwa 15 g Blei, das wir im Geschäft für Anglerbedarf kaufen. Das Blei dient zur Kompensation des Steuerleinengewichts, das auf die Innenfläche wirkt. Würden wir es weglassen, dann flöge unser Modell stets mit hängender Innenfläche in einer Schräglage, und das führt früher oder später zum Absturz.
Nun werden noch die Außenrippen und die Flächenbeplankung angeklebt. Nach dem Verschleifen ist die Fläche fertig zum Bespannen.

Das Höhenleitwerk

Der Aufbau des Höhenleitwerks ist sehr einfach. Die Höhenleitwerksteile H1 und H2 werden aus 5 mm dickem Balsaholz ausgeschnitten und sauber verschliffen. Nach dem Lackieren werden Dämpfungs- und Ruderfläche mit Zwirn entsprechend dem Bauplan vernäht und in den Rumpf eingeleimt. Beim Einleimen überprüfen wir sorgfältig, ob das Höhenleitwerk genau senkrecht auf dem Rumpf steht.

Das Fahrwerk

Das Fahrwerk wird aus Federstahldraht entsprechend den Bauplanmaßen gebogen. Da wir am Fahrwerk löten müssen, ist es wichtig, daß wir den Draht vor dem Biegen mit feinem Sandpapier blank schleifen. An der Fahrwerksaufhängung unterhalb des Rumpfes umwickeln wir den Drahtbügel mehrfach mit Draht und verlöten ihn, damit das Fahrwerk sicher und fest am Rumpf sitzt.
Die Räder werden ebenfalls

mit Unterlegscheiben fest eingelötet, damit wir sie während des Fluges oder der Landung nicht verlieren.

Der Tank

Wir schneiden die auf dem Bauplan abgebildeten Teile des Tanks aus dünnem Büchsenblech aus und schleifen die Teile mit Sandpapier blank. Als erstes wird Ta1 abgekantet und zu einem hausförmigen Teil verlötet. In diese Tankhülle löten wir das aufgebohrte Dämpfungsblech. Dieses Blech verhindert starke Bewegungen des Treibstoffes beim Fliegen, die im ungünstigsten Fall dazu führen würden, daß Luft statt Treibstoff angesaugt wird. Abschließend werden die beiden Außenseiten auf- und die Röhrchen entsprechend dem Bauplan eingelötet.

Nun muß der Tank auf Dichtheit geprüft werden. Wir füllen dazu eine kleine Schüssel mit Treibstoff und verschließen zwei der drei Tanköffnungen mit einem Schlauch. An die dritte Tanköffnung schließen wir ein längeres Stück Schlauch an, durch das wir mit dem Mund Luft in den Tank drücken. Wenn wir dabei den Tank in die Schüssel mit Treibstoff tauchen, können wir durch eventuell austretende Luftblasen die Stellen erkennen, die noch nicht ganz dicht sind.

Nun werden die beiden Bolzen zur Befestigung des Tanks an den Rumpf aufgelötet. Am einfachsten fertigen wir sie, indem wir zwei längere Schrauben M2 oder M3 absägen, an den Lötstellen blank feilen und auflöten.

Die Steuerung

Zunächst fertigen wir das Steuerdreieck nach den Maßen des Bauplans und die Steueraufhängung. Beide Teile werden gebohrt, und die Steueraufhängung wird gebogen. Steuerdreieck und Steueraufhängung werden durch eine Schraube M3 miteinander verbunden. Damit sich das Steuerdreieck genau in der Mitte der Steueraufhängung befindet, legen wir entsprechend dem Bauplan zwei Rohrstücke oder auch aufgebohrte Muttern dazwischen. Die Verschraubung, die das Steuerdreieck mit der Steuereinrichtung verbindet, sichern wir, indem wir die Mutter fest mit der Schraube verlöten.

Aus Federstahl (0,8 mm) biegen wir die Leineneinhängung und befestigen diese am Steuerdreieck.

Die Steuerstange besteht aus einer Fahrradspeiche. Sie wird in das Steuerdreieck eingehängt, und auf das Ende wird ein handelsüblicher Gabelkopf geschraubt. Auch den Steuerhebel erwerben wir zweckmäßigerweise im Handel. Gabelköpfe mit Steuerhebel werden zur Zeit in ausreichender Menge aus unserer und der Produktion der ČSSR angeboten.

Die Lackierung

Der Rumpf und das Höhenleitwerk werden vier- bis fünfmal dünn mit Spannlack gestrichen und nach jedem Anstrich mit feinem Sandpapier überschliffen. Anschließend kann mit der farbigen Gestaltung der Teile begonnen werden. Wir müssen allerdings darauf achten, daß der verwendete Lack kraftstoffverträglich ist. Wir verwenden in unserer Sektion Alkydharzlacke, die sowohl bei Selbstzünder- als auch bei Glühkerzentreibstoffen haltbar sind. Sie werden recht preiswert als Mopedreparaturlack angeboten. Achtung: Den Tank lackieren wir nicht! Erfahrungsgemäß muß man irgendwann mal wieder am Tank löten, und da stört dann der Lack.

Das Bespannen

Am zweckmäßigsten ist das Bespannen mit Bügelfolie, die zur Zeit in den unterschiedlichsten Farben angeboten wird. Diese Folie ist bereits mit einer Klebschicht versehen, so daß die Bearbeitung relativ einfach ist. Wir schneiden aus dieser Folie zwei Teile zu, die so groß sind, daß sie jeweils 1 bis 2 cm über die Tragfläche überstehen.

Wir beginnen mit der Tragflächenunterseite. Die Folie wird mit Stecknadeln aufgeheftet. Dann nehmen wir ein Bügeleisen, das wir auf mittlere Wärme einstellen. Vorsichtig wird die Folie auf den Leisten angepunktet und anschließend mit etwas höherer Temperatur festgebügelt. Nun streichen wir mit dem Bügeleisen flach über die Fläche, und die Folie wird sich straffen. Genauso verfahren wir mit der Tragflächenoberseite.

Sollten wir im Besitz verschiedenfarbiger Folien sein, so können wir auch noch Zierelemente aufbügeln. Abschließend werden alle Stellen, an denen die Folie überlappt, mit Alkydklarlack versiegelt, denn der auf die Folie aufgebrachte Klebstoff ist nicht kraftstofffest.

Die vom Handel angebotene Bügelfolie ist relativ teuer. Wir verwenden deshalb in unserer Sektion auch farblose Folie, wie wir sie in einem Blumengeschäft erhalten können. Diese Folie wird mit Chemikal aufgeklebt. Wir bestreichen Nasen- und Endleiste, die Holme und die Rippen mit Chemikal und lassen den Klebstoff etwa 10 Minuten antrocknen. Nun legen wir die Folie auf. Achtung: Man hat dabei nur einen Versuch, weil der Klebstoff sofort nach dem Auflegen abbindet! Von Vorteil ist, wenn ein Helfer die Folie, von der Nasenleiste beginnend, auflegt. Wenn die Folie verklebt worden ist, wird sie ebenfalls mit einem Bügeleisen gestrafft.

Die Fertigstellung

Wir biegen aus Federstahldraht (0,8 mm) die Leinenführung und kleben sie an der Innenseite der Tragfläche ein. Nun werden Tank, Fahrwerk und die Steuereinrichtung angeschraubt. Wir stellen mittels des Gewindes am Gabelkopf die Steuerung so ein, daß bei Parallelstellung des Steuerdreiecks zum Rumpf das Höhenruder auf Neutralstellung steht.

Jetzt kann der Motor angeschraubt werden. Wir fertigen uns dafür Unterlegbleche, um den Rumpf beim Festziehen der Schrauben nicht zu zerdrücken. Der Motor wird an der Außenseite des Modells befestigt und erhält einen leichten Motorzug nach außen, indem wir unter die vorderen Schrauben zwei Unterlegscheiben legen. Motor und Tank werden durch Silikonschlauch verbunden. Die Tragfläche wird mit Paketgummis befestigt, und unser Modell ist fertig.

Wir überprüfen die Lage des Schwerpunkts und trimmen, falls es erforderlich sein sollte, etwas nach. Das ist sehr wichtig, denn ein schwanzlastiges Modell ist von einem Anfänger im Flug nicht zu beherrschen! Mit dem Einfliegen und den ersten Flugfiguren werden wir uns in einer der nächsten Folgen beschäftigen. Bis dahin viel Erfolg beim Bau Eures „Spatz"!

Dr. Matthias Möbius

Stückliste (alle Maße in mm)

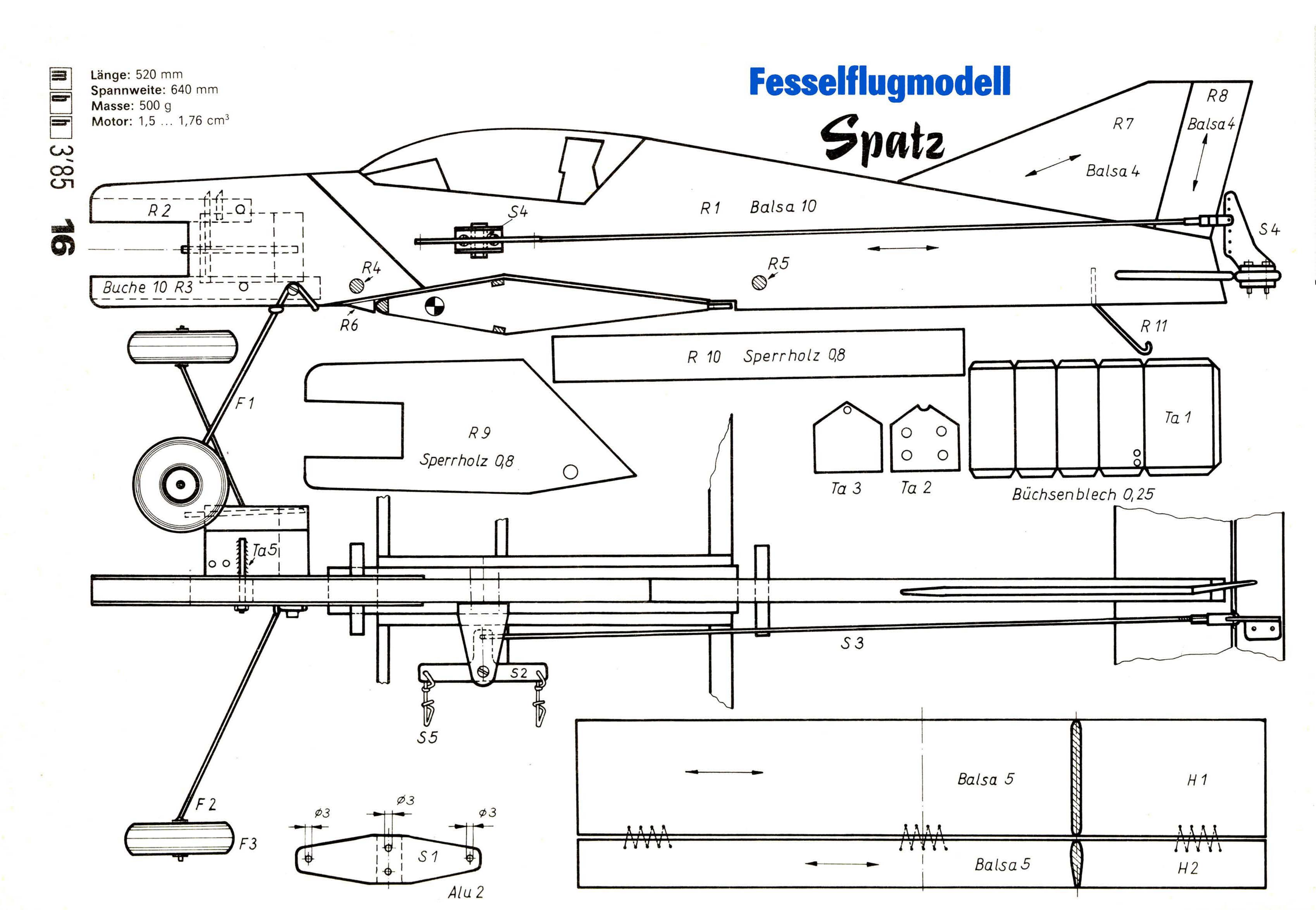
R1	1	Rumpfformstück	Balsa 10
R2	1	Motorträger	Buchenleiste 10 × 10
R3	1	Motorträger	Buchenleiste 10 × 10
R4	1	Knebel	Buche ∅ 6
R5	1	Knebel	Buche ∅ 6
R6	1	Keil	Kiefer
R7	1	Seitenleitwerk	Balsa 4
R8	1	Seitenleitwerk	Balsa 4
R9	2	Seitenbeplankungen	Sperrholz 0,8
R10	1	Flächenauflage	Sperrholz 0,8
R11	1	Sporn	Federstahldraht ∅ 2
S1	1	Steueraufhängung	Alublech 2
S2	1	Steuerdreieck	Alublech 2
S3	1	Steuerstange	Fahrradspeiche
S4	1	Anlenkhebel mit Gabelkopf	Plast
S5	2	Leineneinhängungen	Federstahldraht ∅ 0,8
F1	1	Fahrwerk	Federstahldraht ∅ 2
F2	4	Unterlegscheiben	Messing
F3	2	Räder	∅ 40
H1	1	Höhenleitwerksdämpfungsfläche	Balsa 5
H2	1	Höhenleitwerksruder	Balsa 5
T1	1	Nasenholm	Balsaleiste 8 × 5
T2	2	Holmleisten	Kiefernleiste 3 × 5
T3	1	Endleiste	Kiefernleiste 3 × 10
T4	14	Rippen	Balsa 2
T5	2	Endrippen	Balsa 8 ... 10
T6	1	Flächenauflage	Sperrholz 0,8
T7	4	Ecken	Balsa 4
T8	1	Gewichtsauflage	Balsa 4 und 15 g Blei
T9	2	Leinenführungen	Federstahldraht 0,8
Ta	1	Tank	Büchsenblech 0,25

Außerdem: Schrauben und Muttern M2 und M3, Klebstoff, Alkydharzlack, Sternzwirn

Fesselflugmodell

Spatz

Länge: 520 mm
Spannweite: 640 mm
Masse: 500 g
Motor: 1,5 … 1,76 cm^3



R1

T4

T9

25

8

T4

3

T5

T6

50

93

T1

T7

T8

15g

T2

T6

T4

T5

T3

F3B-Modell

des DDR-Juniorenmeisters

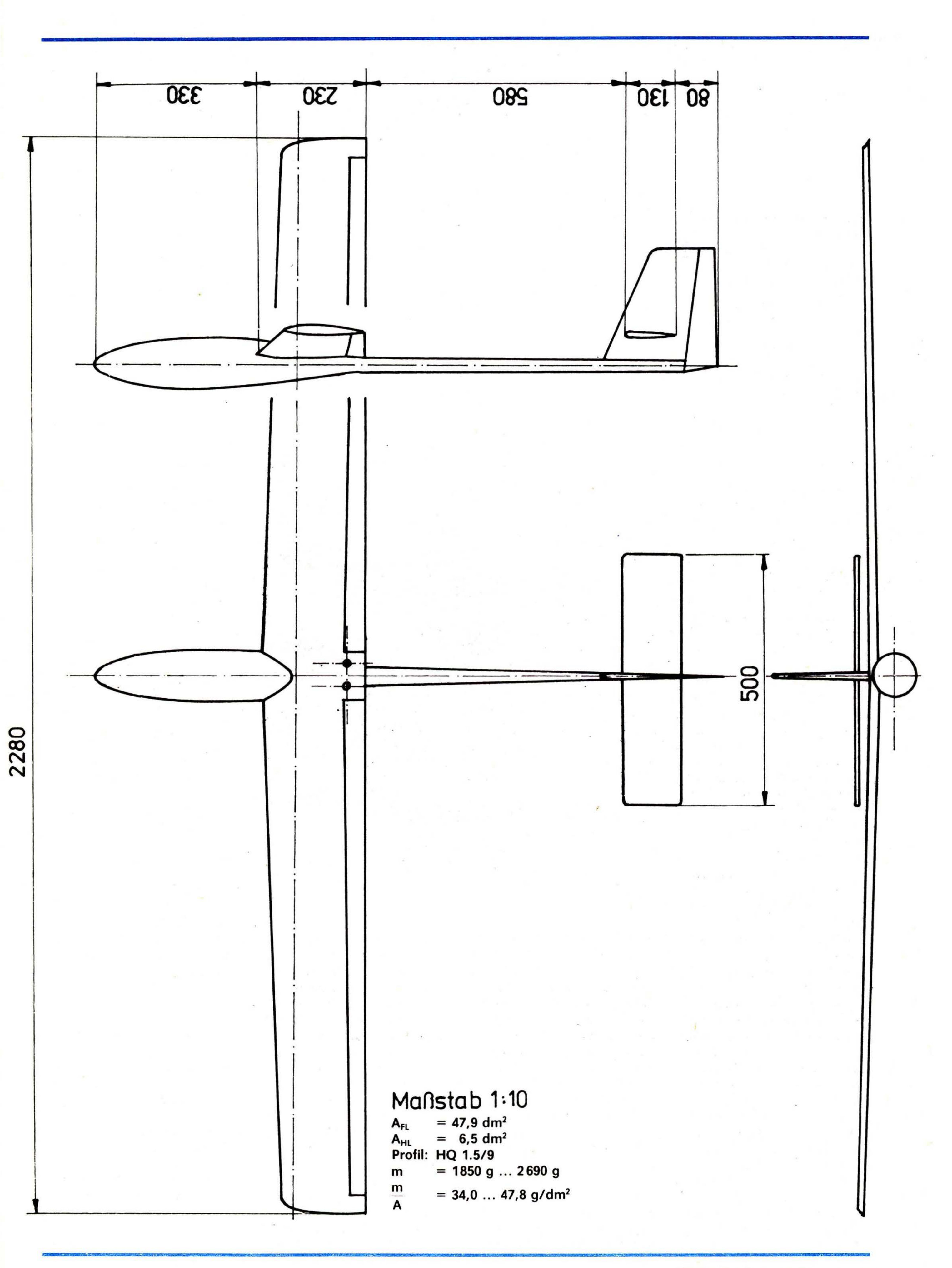
Dieser Wölbklappensegler ist das Ergebnis langjähriger Erfahrungen im Flugmodellbau. Vorher verwendete ich meist Segelflugmodelle mit Parallelflächen, die die Profile Eppler 201, 205 oder 211 hatten. Mit diesen Modellen konnte ich mir ein nahezu perfektes Fliegen aneignen. Die Leistung der Segler war jedoch nicht zufriedenstellend.
Die Anregung und die dazugehörigen neuen Profile zum Bau eines Wölbklappenseglers bekam ich von dem Vorsitzenden unserer GST-Grundorganisation, Horst Girnt. Zunächst berieten wir in unserer Gruppe, wie wir am besten einen Rumpf mit einer günstigen Anströmung konstruieren können. Bei unseren Überlegungen mußten wir die Größe der Funkanlage sowie die Realisierung der Ansteuerung für die Wölbklappen in Betracht ziehen. Zum Ansteuern der Wölbklappen baute mein Bruder einen mechanischen Mischer. Dieser hat die Aufgabe, Querruder und Wölbklappen gleichzeitig zu steuern.
Auch zur Befestigung der Tragflächen am Rumpf hatten wir eine neue Idee, indem wir die Flächen auf den Rumpf schraubten. Meine Tragflächen haben das Profil HQ1.5/9.
Um eine hohe Profilgenauigkeit beim Bau der Flächen zu erreichen, war es notwendig, eine Form anzufertigen. Sie hat die Originalgröße des Flügels und besteht aus Leisten, Profilrippen und 1 mm dickem Sperrholz. Zunächst habe ich nach meinen Musterrippen die Blöcke gefertigt und peinlich genau geschliffen. Die Rippen, aus 3 mm dickem Balsa ausgeschnitten, müssen für beide Flächen das gleiche Gewicht haben. 42 Rippen im Abstand von 27 mm befinden sich in einer der Flächen.
Nachdem beide Rippenblöcke fertig waren, baute ich die Holme aus 1,5 mm dickem Sperrholz und Kiefernleisten mit den Abmessungen 3 mm × 5 mm. Die Höhe des Holmes entspricht der Dichte der Rippen nach dem ersten



FOTO: PRIVAT

Drittel; sie liegt also bei 75 mm hinter der Nasenleiste. Der Holm ist in Kastenbauweise gebaut und hat deshalb eine hohe Stabilität. Beide Flächen werden mit einer 20 mm hohen, 3 mm breiten und 190 mm langen Duralzunge zusammengehalten. Im Holm befindet sich ein Zungenkasten aus 1 mm starkem Weißblech, der eingeharzt wurde. Da die Flächen zusammengesteckt werden, gibt es keine Bedenken, daß sie ausreißen könnten.
Ist der Holm fertig, können die Rippenblöcke mit einer Kreissäge auseinandergesägt werden. Es ist darauf zu achten, daß die Schnitte parallel verlaufen und der Dicke des Kastenholmes entsprechen. Nun können die Rippen an den Holm geklebt werden. Als Kleber verwendete ich Epoxid, angedickt mit etwas Talkum.
Die Beplankung besteht aus 1,3 mm dickem, mittelhartem Balsaholz, das mit einer speziell dafür angefertigten Balsaschleifmaschine von 1,5 mm auf 1,3 mm geschliffen wurde. Nach dem Schliff klebte ich die Beplankung zusammen. Ich verwendete auch hierfür Epoxid, das sich nach meinen Erfahrungen als bester Kleber erweist. Die Wölbklappen betragen 22 Prozent der Flächentiefe. Dieser Abstand muß genau eingehalten werden, da sonst die Wirkung der Wölbklappen nicht voll gewährleistet ist.
Der Rumpf ist aus drei Teilen zusammengesetzt. Der vordere Teil besteht aus zwei Polyesterhalbschalen und nimmt die Funkanlage auf. Der mittlere Teil ist ein GFK-Rohr, erhältlich in einem Geschäft für Anglerbedarf. Das Rohr weist eine wesentlich größere Stabilität gegenüber den herkömmlichen Rümpfen auf. Der dritte Teil ist das Seitenleitwerk, das leicht und trotzdem stabil sein muß. Das Höhenleitwerk besteht aus Rippen, die in einem Abstand von 20 mm an einen Kastenholm geklebt sind. Beplankt habe ich die Höhenleitwerke mit 0,8 mm dickem Balsaholz; sie wurden anschließend mit Japanpapier bespannt und gestrichen. Die Masse des Modells beträgt etwa 48 g. Die Tragflächen habe ich mit Plastschrauben (6 mm) auf den Rumpf geschraubt.
Zur Leistung des Modells: Der Hochstart erfolgt mit Hilfe einer Elektrowinde. Beim Schleppvorgang haben sich die Flächen nicht durchgebogen, und ich erreichte große Höhen. Bei Windstille konnte ich jedoch nicht die erforderliche Ausgangshöhe erreichen. Das Modell fliegt trotz seiner geringen Größe sehr stabil und nimmt die Steuerbewegungen ausgezeichnet an. Das Gleitvermögen des Seglers ist ebenfalls vortrefflich, was sich bei der Aufgabe B im Wettkampf mit durchschnittlich 10 bis 12 Strecken erwies. Mit dem Thermikflug bin ich ebenfalls zufrieden. Beim Geschwindigkeitsflug erreichte ich mit dem Modell eine Zeit von 26 s (600 g Ballast). Diese Zeit ließe sich bei entsprechen dem Training sicher noch verbessern.
Das Modell wird von drei Rudermaschinen gesteuert. Das Seitenruder ist mit dem Querruder gekoppelt. Als Empfänger verwende ich den handelsüblichen Start dp 5-Kanal-Empfänger.

Ralf Köhler


330
230
580
130
80
2280
500
Maßstab 1:10
A_{FL} = 47,9 dm²
A_{HL} = 6,5 dm²
Profil: HQ 1.5/9
m = 1850 g ... 2690 g
$\frac{m}{A}$ = 34,0 ... 47,8 g/dm²

Umbau La-7 in LaG-5

Das sowjetische Jagdflugzeug LaG-5 ging im Juni 1942 als Zwischenlösung in die Serienproduktion und löste die bereits technisch veraltete LaGG-3 ab. Die Fertigung dieses Jagdflugzeuges belief sich nur auf eine geringe Stückzahl und wurde mit Beginn der Serienproduktion der sich zu dieser Zeit noch in der Entwicklung befindlichen La-5 gegen Ende 1942 beendet.

Unter anderem waren das 3. Gardejagdflieger-Regiment (159. IAP) an der Leningrader Front und das 240. IAP im Raum Kursk mit diesem Jagdflugzeug ausgerüstet.

Durch die stetige Verbesserung im motortechnischen und aerodynamischen Bereich der LaG-5/La-5 entstanden dann solche leistungsfähigen Jagdflugzeuge wie die La-5FN, La-7, La-9 und La-11, die teilweise sogar noch im Koreakrieg zum Einsatz gekommen sind.

Für diesen relativ leichten Umbau lassen sich als Bausätze die La-7 von KP und die La-7 von NOVO (Indexnummer 404) sehr gut verwenden. Rein äußerlich unterscheidet sich die LaG-5 von der La-5/La-7 nur durch die in den hinteren Rumpfbereich integrierte Kabine. Die Zeichnung (A) zeigt im wesentlichen, worauf sich die gesamte Umbautechnologie konzentriert.

Der Umbau beginnt zunächst mit der Minimalausstattung eines Cockpits. Dazu gehören Sitz, Steuerknüppel, Pedale, Bodenplatte und ein Instrumentenpaneel. In der mbh-Beilage 2'74 findet man reichlich Material zur Cockpitausrüstung, das man fast ohne Änderungen, die in diesem Maßstab zu erwarten sind, übernehmen kann. Lediglich der Pilotensitz und dessen Rumpfspant bedürfen einer geringen Ergänzung. Danach werden beide Rumpfhälften zusammengeklebt. Ebenso können bereits die Tragflächenteile zusammengesetzt werden. Nach genügend langer Trockenzeit des Rumpfes wird entlang der Kennlinie A-A das hintere obere Rumpfsegment von der La-7 abgetrennt und sauber verschliffen. Dann benötigt man aus dem polnischen Bausatz der Jak-1M das Klarsichtteil 14. Dieses wird, wie in der Zeichnung (B) gezeigt, mit einer präparierten Klinge getrennt (vergl. „Unser Kniff" mbh 2'85). Genauso verfährt man mit der Kabine der La-7 (Teil 8). Die getrennten Teile des Klarsichtteils 14 werden an der Schnittfläche etwas schräg geschliffen und wieder zusammengeklebt, und zwar so, daß die Breite der Schnittstelle A-A gleich ist der Breite des erneuerten Teils 14. Durch Schleifarbeiten und Paßproben wird das neue Rumpfsegment dem Rumpf der La-7 angepaßt (U1, 2). Für den Modellbauer, der die Kabine im geöffneten Zustand bauen möchte, sei die Hilfestellung in der Zeichnung (C) gedacht. Das neue Kabinenteil wird an das umgebaute Rumpfsegment angesetzt (U2).

Text: Burkhard Otto, Erhard Dobbermann

(Fortsetzung folgt)

Maßstab 1:72
Zeichnung: Burkhard Otto

Skizze ohne Maßstab!

Hoyerswerda:

Wettkampf einmal anders

Senftenberger und Finsterwalder Automodellsportler berieten 1983, wie sie den Wettkampfbetrieb im RC-Automodellsport verbessern können. So wurde 1984 ein Pokal des Bezirksvorstandes der GST für den besten Automodellsportler der Klasse RC-V3 ausgeschrieben. Um den Automodellsport im Bezirk populärer zu machen, sollte der Pokalsieger in mehreren Läufen und an verschiedenen Orten ermittelt werden.

Der Pokallauf in Hoyerswerda brachte eine Rekordbeteiligung von 18 V3-Modellen am Start. In den acht durchgeführten Rennen, darunter auch ein Lauf in Zittau, wurden die Ergebnisse gepunktet, wurde der schlechteste Lauf gestrichen und aus der Summe von sieben Läufen der Sieger ermittelt.

Vorteilhaft erwies sich auch die Form der Wettkampfdurchführung. Zwei Vorläufe, ein Halbfinale über zehn Minuten und ein Finallauf gaben vor allem den Neuen die Möglichkeit, Rennen über einen längeren Zeitraum zu bestreiten.

Die Bewertung der Plazierungen wurde so gewählt, daß es für die besten sechs Fahrer nach einem verpatzten Finale in einem der nächsten Rennen die Möglichkeit gab, ihren Punktverlust wieder aufzuholen. Der Sieger bekam 50 Punkte, danach wurde 40, 35, 30, 25, 20, 18, 16, 14, 12 sowie 11 bis 1 gepunktet.

Die acht durchgeführten Pokalläufe fanden nicht nur unter den Modellsportlern große Resonanz, auch viele Zuschauer verfolgten die Rennen und auch den Stand in der Punktetabelle mit großem Interesse. **Gerhard Agthen**

Ergebnisse: 1. G. Agthen (Senftenberg), 350 Punkte; 2. M. Zschuppe (Zittau), 180 P.; 3. T. Beier (Zittau), 180 P.

Ludwigsfelde:

Meister der Hindernisse

Nunmehr zum dritten Mal trafen sich Automodellsportler unserer Organisation aus den Bezirken Magdeburg, Leipzig, Berlin, Schwerin und Potsdam zum DDR-offenen Wettkampf der D-Klassen in Ludwigsfelde.

Pünktlich fiel der Startschuß zum Autocrosslauf in der Klasse D 2. Hindernisse, wie zum Beispiel eine Wippe, eine Hängebrücke, eine Wasserdurchfahrt und eine Sandbahn, forderten vom Fahrer volle Konzentration und verlangten von den Modellen Festigkeit, denn nicht jedes schaffte es, ohne Absturz oder Hängenbleiben über den Kurs zu kommen.

Ihr großes Können bewiesen die Kameraden aus Ludwigsfelde, und sie plazierten sich damit vor den Leipzigern und Potsdamern. Zahlreiche Erfahrungen wurden gesammelt, die den Sportlern im nächsten Jahr sicher nutzen werden.

Nach den Läufen der Klasse D 2 absolvierten die Teilnehmer die Speedrennen der Altersklasse Schüler und Senioren. Hier sorgten Andreas Rahn (Ludwigsfelde) in der Schülerklasse und Ralf Wagner aus Berlin (allgemeine Klasse) für erste Plätze. Den Abschluß bildete ein Autoralley-Nachtrennen mit Pkw-Flutlichtanlage. Auch hier wurden hohe Anforderungen an die Fahrer und an die Fahrzeuge gestellt. Immerhin lagen die Temperaturen knapp über dem Gefrierpunkt. Aber die Ralley-Fahrzeuge aus Ludwigsfelde und Grabow konnten sich durchsetzen.

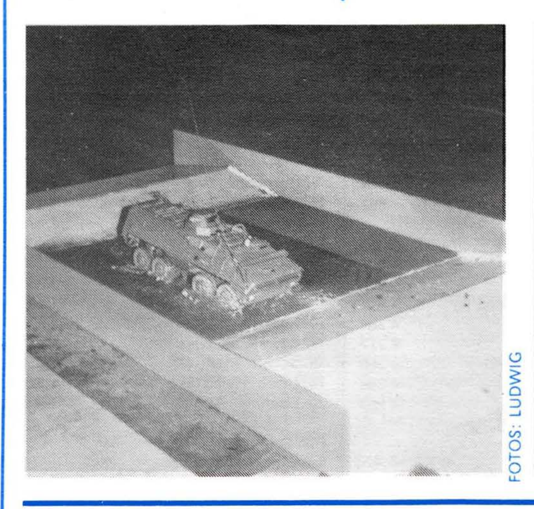
Es war die einheitliche Meinung aller, daß der Wettkampf in Ludwigsfelde allen Bezirken zur Werbung für diese interessante Automodellsportklasse dienen sollte. Die Ludwigsfelder versprachen, sich für das nächste Jahr wieder etwas Neues einfallen zu lassen.

Zur Technik sei noch gesagt, daß einige Modelle eine wirkliche Augenweide waren: allradgefedert und mit Stollenbereifung ausgerüstet. Vom Antrieb her bewährte sich alles, vom kleinen Motor aus Dresden bis hin zum Mabuchi.

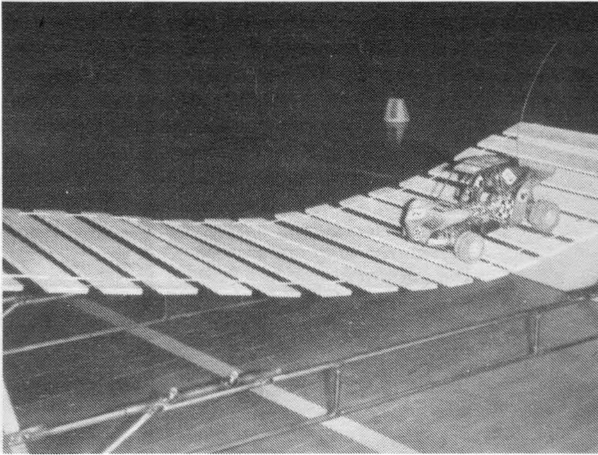
Zwei Modelle sollen hier besonders hervorgehoben werden: Der Buggy des Kameraden Horst Döhne aus Leipzig, dessen Antriebssektion gesamtgefedert war und einen sehr sauberen Eindruck hinterließ, sowie das Modell des Kameraden Hanno Grzymislawska aus Grabow, Bezirk Schwerin. Es besaß ausgezeichnete Dreieckslenker und Stoßdämpfer sowie interessant, aber einfach hergestellte Antriebselemente. Es hat sich gezeigt, daß offene Getriebe mit Modul um 0,5 nicht geeignet sind. Hier setzten sich Module ab 0,7 durch.

Noch eine Beobachtung: Wer seine Empfängeranlage nicht richtig verpackte, blieb bei der Wasserdurchfahrt auf der Strecke!

Karl-Heinz Ludwig



FOTOS: LUDWIG



Barleben:

Winterfliegen

Unter winterlichen Bedingungen organisierte die Sektion Modellsport der GST-Grundorganisation „Wilhelm Pieck" in der Stahlgießerei Rothensee das 4. Winterfliegen um den Wanderpokal der Stadt Magdeburg für Freiflugmodelle. Traditionsgemäß fand dieser Wettkampf auf dem Agrarflugplatz Barleben statt. 42 Wettkämpfer der Klassen F1H-S, F1A-S und F1A (Junioren und Senioren) waren am Start. Besonders hohe Anforderungen stellte dieser Wettkampf an die 31 Schüler der Klasse F1H-S, bei minus 6 °C, leichtem Schneefall, aber mäßigem Nordostwind. Trotz der zum Teil extremen Bedingungen wurden gute und sehr gute Ergebnisse erreicht. So flog der Pokalgewinner der Klasse F1A-S, Mike Amthor, viermal „voll" und gewann den Pokal dieser Klasse souverän mit 585 Punkten. Bemerkenswert ist auch, daß es keinem Pokalsieger des Vorjahres gelang, diesen Titel erneut zu erringen.

Sieger des Wanderpokals der Stadt Magdeburg wurden in der F1H-S René Paufler aus Magdeburg-Nord mit 426 Punkten, in der F1A-S Mike Amthor (Magdeburg-Nord) mit 585 Punkten und in der F1A Karl-Heinz Haase aus Staßfurt mit 877 Punkten. **-or**

Brandenburg:

Spannungsreiche Kämpfe

Mehr als 1 000 Zuschauer besuchten den DDR-offenen Pokalwettkampf im Automodellsport in Brandenburg. Erstmals startete auch eine polnische Delegation, die für vier Tage Gast der Sektion Automodellsport des VEB Mechanische Spielwaren war. Über 80 Sportler hatten sich für diesen Wettkampf angemeldet, 55 konnten nur zugelassen werden, trotzdem bedeutete dies für den Veranstalter ein Mammutprogramm. Die Zuschauer erlebten spannende Rennen, denn die polnischen Modellsportler erwiesen sich als harte Konkurrenten. Erstmals wurde vom Rat der Stadt ein Kristallpokal für den besten Modellsportler in der Klasse RC-EA gestiftet. Ihn gewann der polnische Sportler Engelbert vor seinem Landsmann Leszek. Den 3. Platz erreichte der Potsdamer Roland Bormann mit seinem vorbildgetreuen Linienbus.

Beim Speed-Rennen ging es im Finale gleich heiß her, schon nach zwei Runden führte der Plauener Peter Pfeil mit einem halben Rundenvorsprung, mußte jedoch wegen Getriebeschaden seines Modells plötzlich ausscheiden. So gewann nach hartem Rennen der Berliner Ralf Wagner mit 18 Runden und 6 Sekunden vor Piotr Stoczareck (18 Runden, 13 s). Den 3. Platz erreichte Ralf Lehmann aus Neuruppin mit 17 Runden und 9 Sekunden. **Günther Pajio**

Ergebnisse: RC-EBR/Schüler: 1. T. Wolf (Reichenbach), 42 s, 2. G. Beck (Reichenbach), 42 s, 3. G. Gruber (Plauen), 43 s; **RC-EBR/Jun.:** 1. J. Limmer (Plauen), 38 s, 2. P. Stoczareck (VR Polen), 52 s, 3. T. Peckmann (Neuruppin), 54 s; **RC-EBR/Sen.:** 1. W. Chodynicki (VR Polen), 2. P. Pfeil (Plauen), 3. H. Grzymislawska (Grabow);

Terminkalender Modellsport

AUTOMODELLSPORT

Leipzig. DDR-offener Wettkampf um den Messepokal in Lößnig vom 20. bis 21. April 1985 in den Klassen RC-V1, -V2, -V3, RC-EBR, RC-EBS, alles Junioren und Senioren. Meldungen bis 5. April an den BV der GST, Abt. Modellsport, 7010 Leipzig, Karl-Tauchnitz-Straße 21.

Freital. DDR-offener Wettkampf um den Grand Prix in den Klassen C/24, A1/24 und A2/24 vom 12. bis 14. April 1985.

Achtung! NAGEMA-Pokal, Neubrandenburg, ursprünglicher Wettkampftermin 18. bis 19. Mai 1985, ist auf den 11. und 12. Mai vorverlegt worden.

FORTSETZUNG VON SEITE 6

stringer (Leisten, 5 mm × 5 mm und 3 mm × 5 mm) kann der Rumpf mit 1,5 mm breitem Sperrholz oder mit Leisten, 2 mm × 5 mm, beplankt werden. Im Anschluß müssen alle Einbauten im Rumpf vorgenommen werden. Dies sind:

– Einpassen des Messingrohres, Durchmesser 5 mm × 1 mm, für Ruder.

– Anbau des Wellenbocks und Ausrichten mit der Schraubenwelle.

– Einbau der Motorhalterung nach Motortyp.

– Anbringen der Halterung für die vier Flachbatterien im Heck und seitlich der Motorhalterung.

– Seitenwände des Fahrgastraumes einsetzen.

– Fußboden einsetzen, vorher mit Schablone anpassen.

– Armaturenbrett befestigen (anpassen).

– Leisten, 5 mm × 5 mm, als Deckunterzug für Motorluke einsetzen.

Erst danach kann das Deck aufgeleimt werden.

Die Scheuerleisten werden aus Leisten, 4 mm × 4 mm oder 5 mm × 5 mm, hergestellt, am Rumpf angepaßt und angeleimt.

Alle anderen Teile werden nach den eigenen Möglichkeiten der Herstellung und Materialverarbeitung angefertigt.

Die Antriebsanlage besteht aus einem 6-Volt-Motor mit etwa 3 000 U/min, dabei werden die vier Flachbatterien in Gruppen zu je zwei hintereinander (9 Volt) und dann parallel geschaltet.

Bei der Farbgebung dieses Modells gibt es mehrere Möglichkeiten, von denen hier vier genannt sein sollen.

1. Variante:

Einfarbig gelbliches Grün, Beschläge und Scheuerleisten-Außenkante und Lenkrad schwarz, Bootsnummer weiß.

2. Variante:

(Kampfeinsatz) Grundfarbe gelbliches Grün, darüber Tarnfarbe großfleckig sandgelb-braun-grün, ohne Bootsnummer.

3. Variante:

Patrouillenboot, über Wasser hellgrau, unter Wasser rot, Innenraum hellgrau oder holzfarbig, Beschläge und Lenkrad schwarz, Bootsnummer weiß.

4. Variante:

Boot im Forsteinsatz, über Wasser grüngrau, unter Wasser rot, Innenraum holzfarbig, Beschläge, Scheuerleisten-Außenkante, Lenkrad und Lampe schwarz, Stechpaddel holzfarbig, Staatsflagge der UdSSR.

Text und Zeichnung: Rainer Wachs

Quellen
Katera i yacht 1980, Heft 5
Marinekalender der DDR 1985
Armeerundschau 1980, Heft 4, und 1983, Heft 3



Mitteilungen der Modellflugkommission beim ZV der GST

Ergebnisse des 15. Jahreswettbewerbs (auszugsweise)

F1A Senioren
Beteiligt: 246 Sportler
Zur Auswertung gekommen: 126 Teilnehmer

Platz	Name	Punkte
1.	Dr. Lustig, Volker (R)	4 500 + 900 + 899
2.	Schönfeld, Heinz (K)	4 500 + 900 + 895
3.	Haase, K.-Heinz (H)	4 500 + 900 + 881
4.	Rusch, Uwe (K)	4 500 + 898
5.	Petrich, Andreas (N)	4 500 + 883
6.	Preuß, Manfred (H)	4 500 + 882
7.	Weymar, Rolf (R)	4 480
8.	Kirchner, Dieter (K)	4 475
9.	Sachse, Harry (N)	4 467
10.	Herzog, Ernst (H)	4 451

F1A Junioren
Beteiligt: 252 Sportler
Zur Auswertung gekommen: 88 Teilnehmer

Platz	Name	Punkte
1.	Eggert, Bernd (H)	4 500 + 900 + 882
2.	Kabelitz, Sven (H)	4 500 + 895
3.	Klinger, Jan (R)	4 427
4.	Becker, Mario (L)	4 414
5.	Steffenhagen, Thomas (L)	4 407
6.	Groß, Dirk (L)	4 364
7.	Storz, Gunter (H)	4 277
8.	Heilmann, Steffen (K)	4 260
9.	Braun, Jürgen (H)	4 258
10.	Halbmeier, Dirk (D)	4 252

F1B Senioren
Beteiligt: 32 Sportler
Zur Auswertung gekommen: 22 Teilnehmer

Platz	Name	Punkte
1.	Dr. Oschatz, Albrecht (R)	4 500 + 900 + 900
2.	Windisch, Peter (T)	4 461
3.	Benthin, Ralf (D)	4 429
4.	Löser, H.-Peter (K)	4 428
5.	Strauch, Bernhard (S)	4 374
6.	Mielitz, Egon (L)	4 390
7.	Löffler, Joachim (R)	4 379
8.	Fritzsch, Thomas (R)	4 367
9.	Knoch, Kl.-Dieter (N)	4 361
10.	Gey, Andreas (T)	4 316

F1B Junioren
Beteiligt: 23 Sportler
Zur Auswertung gekommen: 16 Teilnehmer

Platz	Name	Punkte
1.	Oschatz, Bert (R)	4 444
2.	Zeuner, Olaf (S)	4 303
3.	Stütz, Maik (H)	4 130
4.	Stümpel, Dirk (D)	3 828
5.	Schumann, Eckhard (R)	3 813
6.	Bürger, Arndt (N)	3 500
7.	Matthes, Bernd (T)	3 406
8.	Kannegießer, Sören (R)	2 892
9.	Mettke, Steffen (K)	2 815
10.	Krause, Peter (R)	2 809

F1C Senioren
Beteiligt: 24 Sportler
Zur Auswertung gekommen: 16 Teilnehmer

Platz	Name	Punkte
1.	Thomas, Manfred (T)	4 500 + 900 + 900 + 900
2.	Glißmann, Uwe (D)	4 500 + 900 + 894
3.	Lohr, Matthias (N)	4 500 + 890 + 864
4.	Wächtler, Cl.-Peter (T)	4 500 + 890 + 862
5.	Fischer, Gerhard (N)	4 500 + 855
6.	Krieg, Horst (L)	4 430
7.	Antoni, Horst (L)	4 267
8.	Domaschke, Rudi (Z)	3 797
9.	Hörcher, Günter (O)	3 680
10.	Benthin, Lutz (D)	3 548

F1C Junioren
Beteiligt: 19 Sportler
Zur Auswertung gekommen: 10 Teilnehmer

Platz	Name	Punkte
1.	Unbehauen, Ralf (N)	4 024
2.	Haase, Steffen (H)	4 001
3.	Gehlert, Frank (N)	3 633
4.	Tietz, Matthias (T)	3 518
5.	Glatz, Holger (K)	2 901
6.	Kubisch, Thomas (I)	2 680
7.	Zimmermann, Hagen (R)	2 600
8.	Wurbs, René (K)	2 181
9.	Ahrens, Steffen (K)	1 993
10.	Lindner, Andreas (R)	1 978

F1H Schüler
Beteiligt: 955 Sportler
Zur Auswertung gekommen: 399 Teilnehmer

Platz	Name	Punkte
1.	Ludwig, Tommy (T)	1 609
2.	Marks, Faiko (Z)	1 588
3.	Herrling, Reiko (K)	1 466
4.	Baum, Jens (N)	1 466
5.	Gärtner, Yvonne (R)	1 461
6.	Franz, René (Z)	1 457
7.	Stiller, Björn (L)	1 450
8.	Drechsler, Norman (O)	1 444
9.	Herrmann, Tilo (Z)	1 428
10.	Maaz, Frank (K)	1 419
11.	Pertsch, Thomas (N)	1 416
12.	Wünsche, Berit (R)	1 408
13.	Fröhlich, Alf (O)	1 385
14.	Landsgesell, Urte (K)	1 365
15.	Hartung, Dirk (L)	1 351
16.	Runkewitz, Jens (N)	1 333
17.	Baum, Ralf (N)	1 331
18.	Schulz, Mario (Z)	1 330
19.	Lasch, Heiko (S)	1 329
20.	Elschner, Axel (S)	1 326

F1A Schüler
Beteiligt: 504 Sportler
Zur Auswertung gekommen: 147 Teilnehmer

Platz	Name	Punkte
1.	Gerhardt, Andreas (K)	2 977
2.	Amthor, Mike (H)	2 970
3.	Schild, Steffen (H)	2 965
4.	Krischok, Steffen (K)	2 957
5.	Pohle, Jens (Z)	2 945
6.	Wenig, René (K)	2 901
7.	Gebhardt, Kai (R)	2 893
8.	Lustig, Stefan (R)	2 892
9.	Platschek, Matthias (Z)	2 891
10.	Liebold, Sven (T)	2 874
11.	Runkewitz, Jens (N)	2 856
12.	Hanke, Torsten (Z)	2 852
13.	Gliwa, Bernd (H)	2 846
14.	Friedrich, Jens (S)	2 844

F1B Schüler
Beteiligt: 43 Sportler
Zur Auswertung gekommen: 28 Teilnehmer

Platz	Name	Punkte
1.	Krüger, Martin (K)	1 600
2.	Umgelter, Ilka (T)	1 495
3.	Weichert, Mario (S)	1 459
4.	Kessel, Stefan (O)	1 319
5.	Kessel, Petra (O)	1 274
6.	Maaz, Olaf (K)	1 218
7.	Pranger, Jens (K)	1 217
8.	Gaudlitz, Mike (Z)	1 116
9.	Broske, Sven (S)	985
10.	Kienzle, Sven (K)	968
11.	Friedrich, Holger (Z)	947
12.	Maaz, Frank (K)	920
13.	Zöllner, Matthias (L)	898
14.	Zimmermann, Susann (R)	891
15.	Euler, Jörg (S)	817
16.	Leuschner, Steffen (H)	764
17.	Rexin, Jan (C)	757
18.	Hering, Mario (L)	741
19.	Schulze, Jan (W)	628
20.	Wolff, Dirk (O)	585

F1C Schüler
Beteiligt: 47 Sportler
Zur Auswertung gekommen: 31 Teilnehmer

Platz	Name	Punkte
1.	Scholz, Mario (K)	1 217
2.	Bartsch, Sören (I)	1 212
3.	Pfeiffer, Heiko (Z)	1 027
4.	Wurbs, René (K)	1 016
5.	Gründer, David (K)	933
6.	Gruber, Thomas (D)	930
7.	Sachse, Steffen (C)	851
8.	Strätz, Heiko (K)	803
9.	Nogga, Matthias (Z)	798
10.	Hempel, Olaf (S)	780
11.	Steuer, André (S)	780
12.	Schreiber, Detlef (R)	767
13.	Hübler, Axel (T)	717
14.	Pranger, Jens (K)	715
15.	Zöllmer, Stefan (L)	672
16.	Franke, Reiner (R)	664
17.	Thommisch, Matthias (K)	644
18.	Enge, Stefan (O)	640
19.	Ficker, John (S)	553
20.	Junge, Thomas (D)	505

F3A Senioren
Beteiligt: 18 Sportler
Zur Auswertung gekommen: 13 Teilnehmer

Platz	Name	Punkte
1.	Schmidt, Ekkehard (0)	6 487
2.	Metzner, Werner (T)	6 153
3.	Seel, Günther (D)	5 560
4.	Gross, Roland (L)	5 130
5.	Zöphel, Eberhard (T)	5 112
6.	Oepke, Dietrich (B)	4 975
7.	Schubert, Gerhard (I)	4 790
8.	Lindner, Peter (I)	4 582
9.	Feldhahn, Volker (D)	4 123
10.	Dotzauer, Burkhard (K)	3 752
11.	Gebhard, Stephan (T)	3 608
12.	Hofmann, Dieter (T)	3 542
13.	Knauthe, Dieter (R)	1 583

F3B Junioren
Beteiligt: 26 Sportler
Zur Auswertung gekommen: 14 Teilnehmer

Platz	Name	Punkte
1.	Köhler, Ralf (D)	20 870
2.	Gläser, Andreas (I)	17 204
3.	Naumann, Udo (N)	13 864
4.	Braatz, Jörg (I)	12 347
5.	Paschke, Jens (D)	12 120
6.	Zeidler, Heinz (D)	10 244
7.	Knobloch, Karsten (N)	10 180
8.	Scholz, Michael (I)	9 995
9.	Koch, Danny (I)	9 728
10.	Weiland, Thomas (B)	8 157

F3B Senioren
Beteiligt: 194 Sportler
Zur Auswertung gekommen: 92 Teilnehmer

Platz	Name	Punkte
1.	Helling, Karl-Heinz (R)	24 814
2.	Streit, Wolfgang (R)	24 638
3.	Volke, Wilfried (H)	24 601
4.	Sterl, Christoph (E)	24 269
5.	Minner, Klaus (K)	24 165
6.	Feldhahn, Volker (D)	23 974
7.	Falkenberg, Bernd (H)	23 796
8.	Kleinhempel, Klaus (T)	23 347
9.	Hirschfelder, Rudolf (Z)	23 215
10.	Thiele, Klaus (R)	23 050
11.	Köhn, Gerhard (C)	22 429
12.	Grzymislawska, Hanno (B)	22 346
13.	Töpfer, Kristian (R)	22 093
14.	Eichelkraut, Joachim (K)	21 953
15.	Goulbier, Werner (D)	21 918
16.	Eufe, Hans-Joachim (R)	21 895
17.	Wiedemann, Frank (D)	21 583
18.	Vogt, Matthias (D)	21 415
19.	Schönlebe, Dieter (R)	21 308
20.	Philipp, Herbert (D)	21 271
21.	Köhler, Dieter (D)	20 834
22.	Arnold, Dieter (T)	20 707
23.	Bartonitz, Rolf (E)	20 662
24.	Girnt, Horst (D)	20 573
25.	Thiele, Karl-August (K)	20 432

F3C Senioren
Beteiligt: 14 Sportler
Zur Auswertung gekommen: 10 Teilnehmer

Platz	Name	Punkte
1.	Kufner, Kurt (S)	3 070
2.	Schmidt, Hans-Joachim (C)	2 655

3. Vogel, Matthias (S) 2 010
4. Schlagk, Klaus (C) 1 875
5. Blumstock, Gerd (N) 1 505
6. Gabriel, Günter (H) 1 425
7. Rädke, Siegfried (C) 990
8. Partikel, Oskar (C) 870
9. Altwein, Reinhard (R) 680
10. Reyser, Georg (C) 605

F3MS Junioren
Beteiligt: 23 Sportler
Zur Auswertung gekommen: 12 Teilnehmer
1. Weiland, Thomas (B) 3 222
2. Spangenberg, Karsten (L) 3 059
3. Horn, Andreas (A) 2 976
4. Reichmann, Ulf (L) 2 799
5. Rakowski, Frank (H) 2 487
6. Kirchheim, Jens (L) 2 017
7. Köhler, Ralf (D) 1 697
8. Hager, Bodo (R) 1 642
9. Beinemann, Jörg (L) 1 380
10. Jäger, Volker (L) 598

F3MS Senioren
Beteiligt: 268 Sportler
Zur Auswertung gekommen: 126 Teilnehmer
1. Köhn, Gerhard (C) 3 940
2. Kupfer, Raphael (A) 3 915
3. Gansler, Peter (R) 3 870
4. Herrmann, Siegfried (L) 3 860
5. Otto, Siegfried (E) 3 845
6. Grzymislawska, Hanno (B) 3 831
7. Thiele, Karl-August (K) 3 815
8. Kupfer, Werner (A) 3 808
9. Dr. Köppen, Hans (E) 3 798
10. Bornkessel, Harry (L) 3 783
11. Kohler, Lutz (R) 3 782
12. Gansler, Wolfgang (R) 3 780
13. Rietschel, Frank (R) 3 770
14. Dittbrenner, Kurt (A) 3 752
15. Dräger, Klaus (I) 3 727
16. Göricke, Ralf (K) 3 713
17. Keppler, Heinz (L) 3 712
18. Pieske, Werner (I) 3 654
19. Leist, Klaus (I) 3 617
20. Wienecke, Magnus (H) 3 607
21. Medam, Peter (S) 3 606
22. Marquard, Peter (I) 3 560
23. Bredow, Bernd (E) 3 554
24. Sauermann, Otto (R) 3 552
25. Frömberg, Helmut (H) 3 551

F4C-V Senioren
Beteiligt: 23 Sportler
Zur Auswertung gekommen: 18 Teilnehmer
1. Dotzauer, Burkhard (K) 11 051,5
2. Groß, Wolfgang (T) 10 886,5
3. Steiner, Hans (O) 10 725,5
4. Meyer, Ulrich (O) 10 402,0
5. Makowski, Horst-Peter (N) 10 257,5
6. Maltzahn, Bernd (I) 9 923,5
7. Walter, Wolfgang (O) 9 822,0
8. Baasner, Rainer (I) 9 646,5
9. Stolle, Stephan (R) 9 336,5
10. Haase, Rüdiger (I) 9 095,5

F2A
28 Teilnehmer
1. Serner, Jenny (Z) 726,4
2. Gottlöber, Klaus (R) 709,8
3. Serner, Michael (Z) 677,7
4. Girod, Dietmar (A) 560,0
5. Krug, Mario (Z) 439,0
6. Detlof, Karsten (A) 335,1
7. Beckert, Roland (N) 185,0

F2B
32 Teilnehmer
1. Schneider, Conrad (R) 17 211
2. Reichelt, Jürgen (R) 16 063
3. Kallies, Gerd (R) 15 883
4. Stannek, Matthias (R) 13 360
5. Hartmann, Kai (R) 13 087
6. Wagner, Gunter (T) 12 535
7. Englich, Karsten (K) 11 800
8. Reichelt, Bernd (R) 9 552
9. Singer, Klaus (T) 5 882
10. König, Eckard (R) 4 477

F2C
37 Mannschaften
1. Ullrich, Klaus / Aude, Wolfgang (A) 14,64
2. Krause, Bernhard / Dohnke, Thomas (I) 15,05
3. Schönherr, Frank / Lindemann, Reinhard (R) 15,73
4. Rietz, René / Koch, Tilo (A) 16,35
5. Meinig, Peter / Fleischer, Hendrik (T) 16,44
6. Kinst, Wilfried / Kramer, Peter (I) 16,90
7. Kinst, Andreas / Rudolph, Herbert (I) 17,31
8. Serner, Michael / Serner, Jenny (Z) 17,93
9. Oelsner, Steffen / Müller, H. Hendrik (T) 11,10
10. Dr. Möbius, Matthias / Suchi, Holger (K) 9,56

F2D/Junioren
46 Teilnehmer
1. Koch, Matthias (K) 29
2. Brauer, Jörg (K) 23,5
3. Suchi, Holger (K) 19
4. Schmidt, Jens (N) 19
5. Wunderlich, Uwe (N) 16,5
6. Stöckel, Jörg (K) 15
7. Krug, Mario (Z) 13
8. Petermann, Lars (N) 10,5
9. Maier, Jens (I) 10,5
10. Englich, Karsten (K) 9,5

F2D/Senioren
95 Teilnehmer
1. Hirschfeld, Volkmar (N) 41,0
2. Herbert, Andreas (R) 35,0
3. Petschauer, Luciano (N) 35,0
4. Haupt, Martmann (R) 34,5
5. Dorn, Andreas (I) 33,5
6. Gramatke, Karsten (I) 33,5
7. Golle, Heiner (R) 32,5
8. Teubel, Steffen (Z) 28,0
9. Metzner, Wolfgang (R) 25,0
10. Dürrfeld, Thomas (N) 22,5

F4B-V/Junioren
13 Teilnehmer
1. Heinrich, Frank (Z) 5 925
2. Köhler, Heiko (N) 5 077
3. Ohrt, Kai-Uwe (M) 2 952
4. Rahne, Eric (K) 2 620
5. Föge, Detlef (A) 1 329

F4B-V/Senioren
1. Reyer, Christian (A) 10 218
2. Richter, Lutz (R) 8 300
3. Köhler, Werner (N) 7 247
4. Wittling, Gerald (R) 6 291
5. Schuster, Dieter (R) 6 150
6. Metzner, Wolfram (Z) 6 129
7. Wirrbach, Egon (L) 4 668
8. Bergner, Gerd (N) 2 523
9. Häußler, Karl-Heinz (Z) 1 806
10. Markert, André (R) 1 560

F2B/Schüler (AK 1)
71 Teilnehmer
1. Mohr, Joachim (R) 2 843
2. Petermann, Lars (N) 2 616
3. Rahne, Susan (K) 2 499
4. Meier, Friedrich (K) 2 345
5. Hermann, Bert (R) 2 314
6. Metzner, Kai (Z) 2 101
7. Seidl, Yves (N) 1 822
8. Seidl, Olaf (N) 1 551
9. Rüffler, Klaus (K) 1 322
10. Zimmermann, Enrico (Z) 1 058
11. Friedrich, Michael (R) 777
12. Öhler, Thomas (K) 764
13. Schubert, Frank (C) 682
14. Panke, Jens (S) 596
15. Vogel, Matthias (Z) 504
16. Lönhardt, Jens (R) 458
17. Heinze, Matthias (K) 404
18. Milz, Thomas (C) 390
19. Herzog, Maik (Z) 354
20. Ullrich, Jörg (R) 347

F2B/Schüler (AK 2)
1. Englich, Karsten (K) 5 136
2. Suchi, Holger (K) 4 938
3. Hähnel, Patrik (R) 4 434
4. Stöckel, Holger (K) 4 220
5. Richter, Tilo (R) 4 086
6. Schmidt, Jens (N) 3 919
7. Henning, Jörg (R) 3 869
8. Lehmann, Falk (Z) 3 371
9. Rothe, Heiko (R) 3 350
10. Brauer, Jörg (K) 2 992
11. Wunderlich, Uwe (N) 2 878
12. Liada, Sven (H) 1 478
13. Thieß, Marco (H) 1 415
14. Franke, Holger (K) 995
15. Zeidler, Uwe (H) 889
16. Lennhard, Marc (H) 852
17. Weber, Rolf (H) 841
18. Lehmann, Jens (C) 809
19. Knopf, Peter (H) 789
20. Fischbeck, Kurt (H) 754

Ergebnisse des Jahreswettbewerbs im Raketenmodellsport

S3A Junioren
1. Treinat, Steffen (I) 1 651
2. Hellmann, Thomas (I) 1 630
3. Scheermaul, Steffen (I) 1 284
4. Achmann, Mario (T) 1 262
5. Oertel, Jens (T) 1 236
6. Friedel, Ingo (T) 1 193
7. Hannemann, Olaf (T) 1 180
8. Heurich, Karsten (I) 1 155
9. Scheel, Ferdinand (T) 1 103
10. Schaal, Sascha (I) 1 067
11. Drechsler, Uwe (T) 959
12. Loschinsky, Jan (I) 943
13. Weingärtner, J. (I) 767
14. Falck, Matthias (T) 700
15. Schubert, Olaf (T) 654
16. Kretschmer, Mirko (I) 653
17. Albrecht, Jan (I) 637
18. Herrmann, Klaus (N) 626
19. Perlet, Dirk (N) 558
20. Penzel, Matthias (I) 550

S3A Senioren
1. Möbius, Ramona (T) 1 281
2. Steiner, André (T) 1 241
3. Preuß, Dietmar (T) 1 214
4. Tittmann, Fred (I) 1 138
5. Pieper, Klaus (N) 945
6. Benik, Mario (T) 778
7. Götzmann, Olaf (I) 769
8. Woldau, H.-Jürgen (N) 592

S4A Junioren
1. Treinat, Steffen (I) 1 036
2. Hellmann, Thomas (I) 1 019
3. Heurich, Karsten (I) 881
4. Kretschmer, Mirko (I) 857
5. Hannemann, Olaf (T) 800
6. Loschinsky, Jan (I) 733
7. Friedel, Ingo (T) 677
8. Penzel, Matthias (I) 424
9. Richter, Thomas (I) 304
10. Knöfel, Andreas (I) 225
11. Perlet, Dirk (N) 144
12. Achmann, Mario (T) 134
13. Precht, Ronald (N) 86
14. Wagner, Udo (N) 64
15. Herrmann, Klaus (N) 59

S4A Senioren
1. Tittmann, Fred (I) 1 033
2. Möbius, Ramona (T) 868
3. Götzmann, Olaf (I) 743
4. Pieper, Klaus (N) 690
5. Preuß, Dietmar (T) 650
6. Benik, Mario (T) 624
7. Steiner, Andre (T) 534
8. Woldau, H.-Jürgen (N) 254

S6A Junioren
1. Treinat, Steffen (I) 1 014
2. Hannemann, Olaf (T) 993
3. Hellmann, Thomas (I) 917
4. Heurich, Karsten (I) 837
5. Gabler, Steffen (T) 662
6. Friedel, Ingo (T) 651
7. Achmann, Mario (T) 637
8. Scheel, Ferdinand (T) 586
9. Oertel, Jens (T) 554
10. Schaal, Sascha (I) 526
11. Hoffmann, Ines (T) 518
12. Gerber, Jörg (T) 510
13. Albrecht, Jan (I) 482
14. Penzel, Matthias (I) 480
Kretschmer, Mirko (I) 480
16. Perlet, Dirk (N) 420
17. Herrmann, Klaus (N) 361
18. Drechsler, Uwe (T) 301
19. Loschinsky, Jan (I) 297
20. Greiner-Kaiser, Holger (N) 296

S6A Senioren
1. Möbius, Ramona (T) 938
2. Pieper, Klaus (N) 875
3. Preuß, Dietmar (T) 749
4. Tittmann, Fred (I) 715
5. Steiner, Andre (T) 695
6. Benik, Mario (T) 622
7. Götzmann, Olaf (I) 369
8. Woldau, H.-Jürgen (N) 367



modellbau heute
16. Jahrgang, 183. Ausgabe

HERAUSGEBER
Zentralvorstand der Gesellschaft für Sport und Technik, Hauptredaktion GST-Presse, Leiter der Hauptredaktion: Dr. Malte Kerber

VERLAG
Militärverlag der Deutschen Demokratischen Republik (VEB) Berlin, 1055 Berlin, Storkower Str. 158

REDAKTION
Georg Kerber, Chefredakteur (Automodellsport)
Bruno Wohltmann, Stellv. Chefredakteur (Schiffsmodellsport)
Redakteure: Heike Stark (Organisationsleben, Wettkämpfe), Christina Raum (Plastmodellbau, dies & das), Manfred Geraschewski (Flugmodellsport)
Sekretariat: Helga Witt

Anschrift: 1055 Berlin
Storkower Straße 158
Telefon 4 30 06 18

GESTALTUNG
Carla Mann; Titel: Detlef Mann

REDAKTIONSBEIRAT
Gerhard Böhme, Leipzig; Joachim Damm, Leipzig; Dieter Ducklauß, Frankfurt (O.); Heinz Friedrich, Lauchhammer; Günther Keye, Berlin; Joachim Lucius, Berlin; Helmut Ramlau, Berlin

LIZENZ
Nr. 1582 des Presseamtes beim Vorsitzenden des Ministerrates der DDR

GESAMTHERSTELLUNG
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin

NACHDRUCK
Mit Quellenangabe „modellbau heute" ist der Nachdruck gestattet.

BEZUGSMÖGLICHKEITEN
In der DDR über die Deutsche Post. In den sozialistischen Ländern über die Postzeitungsvertriebsämter. In allen übrigen Ländern über den internationalen Buch- und Zeitschriftenhandel. Bei Bezugsschwierigkeiten im nichtsozialistischen Ausland wenden sich Interessenten bitte an die Firma BUCHEXPORT, Volkseigener Außenhandelsbetrieb, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, Postfach 160.

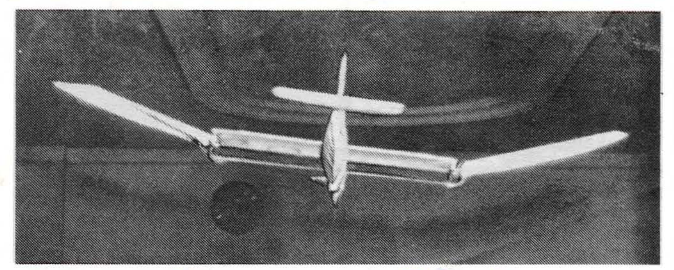
ARTIKELNUMMER: 64 615

ANZEIGEN laufen außerhalb des redaktionellen Teils. Anzeigenverwaltung: Militärverlag der DDR, Absatzabteilung, 1055 Berlin, Storkower Straße 158, Telefon: 4 30 06 18, App. 295. Anzeigenannahme: Anzeigenannahmestellen und Dienstleistungsbetriebe in Berlin und in den Bezirken der DDR. Zur Zeit gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 5

ERSCHEINUNGSWEISE UND PREIS
„modellbau heute" erscheint monatlich, Bezugszeit monatlich, Heftpreis: 1,50 Mark. Auslandspreise sind den Zeitschriftenkatalogen des Außenhandelsbetriebes BUCHEXPORT zu entnehmen.

AUSLIEFERUNG
der nächsten Ausgabe: 22. 4. 85

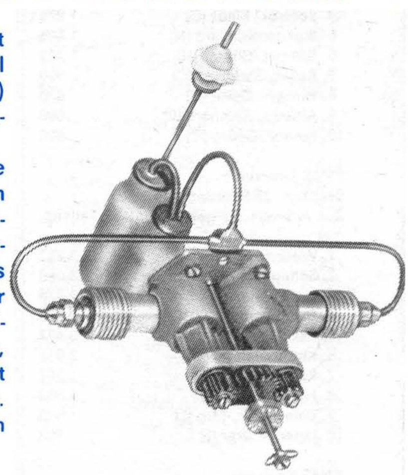
dies & das



Aktuelles von Gestern

In den ersten Jahren der Gesellschaft für Sport und Technik arbeitete der Plauener Ingenieur Vogel an einem Schwingenflugzeug VOX-1, das dann auch 1954 an der damaligen Segelflugschule Ballenstedt flog. Vorausgegangen war eine langjährige Forschungsarbeit mit Flugmodellen. Ein solches Schwingenflugmodell zeigt dieses historische Foto.

Dieser Zweizylindermotor mit CO_2-Antrieb wurde von Karel Rehak aus Jaromer (ČSSR) durch Koppeln von zwei Einzylindermotoren hergestellt. Die gemeinsame Basisplatte besteht aus Dur-Aluminium und trägt das stählerne Zahnradgetriebe mit einem Übersetzungsverhältnis 2:1. Als Luftschraube verwendet der Autor einen Lindenholzpropeller mit 250 mm Durchmesser, wie er auch für Modelle mit Gummiantrieb im Handel ist. Die Flugeigenschaften werden lobend hervorgehoben.



Spruch des Monats

Wer für andere nutzlos ist, kann sich selbst nicht nützen!

Tibor Dery

Modellsport international



Diese in der ČSSR gebaute Luftschraube mit glasfaserverstärkten Blättern wurde von Zdenek Guba aus Brno für den 6,5-cm³-Motor mit einem Reduktionsgetriebe ausgestattet



„Sind schon die neuen Hochleistungsmotoren von BWFL in Sicht?"

Eine Entwicklung, die völlig neue Möglichkeiten auf dem Gebiet des Motorenantriebes erschließt, wurde von einer Schweizer Firma serienfertig vorgestellt: Ein mit Kohlensäurepatronen, wie sie im Haushalt gebräuchlich sind, angetriebener Kleinmotor für den Modellbau. Dieser erbringt die dreifache Leistung eines vergleichbaren Elektromotors. Bei einem Gewicht von 96 Gramm entwickelt der ferngesteuerte Antrieb eine Leistung von vier Watt.

Das Aggregat arbeitet wie eine Dampfmaschine mit hohem Druck, aber ohne Verbrennungsenergie, und es ist damit auch umweltfreundlich.

...hab' mal 'ne Frage

In dem mbh-Artikel „Reiten nach dem Vorbild gestaltet" verweist der Autor darauf, Silikonkautschuk NG 3170 (VEB Chemiewerk Nünchritz) zu verwenden. Woher kann ich diesen beziehen?

Reiner Schiebe, Waltershausen

Der VEB Chemiewerk Nünchritz teilte unserer Redaktion mit, daß sich die Lieferkette Silikonkautschuk NG 3150 und NG 3170 verändert hat. Wegen Rationalisierung der Absatz- und Versandaufgaben ist der VEB Chemiewerk Nünchritz nur noch in der Lage, Abpackungseinheiten ab 30 kg Silikonkautschuk zu realisieren.

Kleinstmengen an Silikonkautschuk NG 3150 und NG 3170 werden über einen Zwischenhändler vertrieben. Kunden, die bisher vom Werk direkt diese Mengen bezogen haben, wenden sich nun bitte an die Firma Thauer & Co., 8023 Dresden, Platanenstraße 7.

Meine Stoppuhr ist schon seit längerer Zeit defekt. Bisher konnte mir mein Uhrmacher nicht helfen. Kennen Sie eine Stelle, wo ich sie reparieren lassen kann?

Harald Lehn, Suhl

Der Uhrmachermeister Lothar Meyer, 6501 Großenstein, Hauptstraße 36, teilte uns mit, daß er die Reparaturen von GST-Stoppuhren aus allen Bezirken sowie auch aus Privatbesitz übernimmt. Dieses Angebot gilt für die Type SD 51 (Schleppzeiger) und alle in der UdSSR hergestellten Typen.

Ab Heft 4'85 erscheinen wieder Kleinanzeigen, aus denen künftig auch derartige Angebote zu entnehmen sein werden.

Woanders gelesen

In der tschechoslowakischen SVAZARM-Zeitschrift „letectvi i kosmonautika", Hefte 17 und 18/84, fanden wir Artikel, auf die wir unsere Leser aufmerksam machen wollen.

Seit der Ausgabe Nr. 17 wurden sehr interessante Artikel zur Geschichte um den Flugplatz TRI DUBY veröffentlicht. Neben geschichtlichen Fakten enthält diese Serie viele Informationen zum jeweiligen Flugzeugtyp auf diesem Flugplatz sowie zu deren farbigen Gestaltung und zur Kennung. Speziell für den Plastflugzeugmodellbauer sind Veröffentlichungen ab Heft 18 unter der Rubrik Malé Letectvo erwähnenswert. Anläßlich des 40. Jahrestages der Befreiung vom Faschismus befaßt sich der Autor mit Flugzeugtypen, die hauptsächlich bei den sowjetischen Luftstreitkräften während des Großen Vaterländischen Krieges zum Einsatz kamen. Bestechend sind die Detailzeichnungen zu Fahrwerken, Triebwerken sowie interessante Fotos und Farbhinweise.

Zur Information: Augenblicklich nimmt die Deutsche Post wieder Bestellungen für diese tschechoslowakische Zeitschrift entgegen.

In der sowjetischen DOSAAF-Zeitschrift „Krilja Rodiny", Ausgabe 11/84, entdeckten wir einen „Leckerbissen" für die Flug- und Plastmodellbauer: Ansichten und Schnitte des sowjetischen Hochleistungs-Strahlflugzeuges MiG-23. Neben den sauber gezeichneten 5-Seiten-Ansichten des Jägers sind für den Modellbauer besonders die Schnitte interessant. Weiterhin findet der Flugmodellbauer Übersichtszeichnungen des Flugbootes „B-5", sowie eine farbige Darstellung des Doppeldeckers IW-6 in der Version UTI-6. Schließlich rundet der farbige Rücktitel mit Flugbooten der Sowjetarmee dieses Heft ab.

TEXTE: OTTO, SCHMIDT, WOHLTMANN, mbh
FOTOS: GERASCHEWSKI, SCHMIDT, mbh/ARCHIV
HUMOR: JOHANSSON

GST-Modellflieger waren dabei, als die FDJler die Wische trocken legten. Unter ihnen war einer, der sogar zu faul war, sich sein Mittagessen aus der Gulaschkanone zu holen. Andere mußten sein Kochgeschirr mitnehmen. Einer hatte seine Motormodelle zu Vorführungen mitgebracht, hatte also Rizinus in seiner Modellkiste. Da es gerade Erbsen gab, mengten die Rachsüchtigen dem Faulen zwanzig Kubikzentimeter davon in sein Essen, und als die Geschmacksproben vermuten ließen, daß es noch zu wenig war, wurde die Dosis erhöht.
Der Faule löffelte gelassen seine Erbsen. Er lobte sogar die Qualität des Essens. Alle erwarteten die Wirkung. Es gab keine. Bei dem Faulen jedenfalls nicht. Nur die, die abgeschmeckt hatten, verschwanden einer nach dem anderen hinter den Büschen. Da vermutete der Faule: „Ihr wart wohl in den unreifen Pflaumen, he?"
Zweifel an der Qualität des Rizinus veranlaßte die Rachsüchtigen, das Öl von einem Fachmann analysieren zu lassen. Resultat: Das Zeug war von einwandfreier Güte!

Aus der Welt des großen Vorbilds

★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★

Das ist die getreue Nachbildung der brandneuen KU-184. Einige technologisch-konstruktive Finessen wollen wir schon heute unseren Lesern vorstellen. Die KU-184 ist ein Kurzstreckenjet. Dies erkennt man schon an der Auslegung der Zelle: gedrungen, aber überdimensional breit und kurz. Durch den Wegfall der platzbindenden vorderen Sesselreihen konnte die Rumpflänge auf mehr als 62 Prozent verkürzt werden. Geeignete Haltegurte und Griffbügel ermöglichen es den Passagieren der Touristenklasse, die Strecken bequem stehend zu bewältigen. Dem Entwicklungskollektiv ist es gelungen, hohe Reisegeschwindigkeit mit extrem kurzen Start- und Landestrecken von unbefestigten Pisten optimal zu paaren. Nach dem Aufsetzen mit einer Landegeschwindigkeit von 100 km/h kommt der Riese bereits nach 200 m zum Stehen. Das ermöglicht ein innerer Zweikreisbremsweg. Die Fahrwerkhydraulik dieses Flugzeuges ist allerdings recht kompliziert, aber von ihr hängt nun mal die Be- und Entladung ab. Dazu wird nämlich der gesamte Rumpf schräg nach hinten bis auf Pistenhöhe abgesenkt. Das Fahrwerk legt dabei einen Federweg von 2,27 m zurück. Die Gangway wird dadurch eingespart.
Am 1. April soll die staatliche Erprobung beginnen.



Technische Daten
Triebwerke: 4 × UN-SINN mit je 213,50 kN **Spannweite:** 15,27 m **Länge:** 12,72 m **Höhe:** 15,98 m **Flügelfläche:** 65,60 m² **Kraftstoff:** 66 000 kg **Höchstgeschwindigkeit in 6000 m Höhe:** 1250 km/h **Landegeschwindigkeit:** 100 km/h **Dienstgipfelhöhe:** 9000 m **Reiseflughöhe:** 6000 m **Reichweite:** 2000 km **Startrollstrecke:** 314 m

★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★



Leisten über der Flamme biegen ...
Da muß doch ein Trick dabei sein!

Freundschaftsdienst

Möchte Briefkontakt mit Flugmodellsportlern aus der DDR aufnehmen. Ich interessiere mich besonders für die Geschichte der Luftfahrt.
Michal Virak, Mnichovo Hradiště, str. Vita Nejedlěho 1140, ČSSR 29501.
Suche Erfahrungsaustausch mit Schiffsmodellbauern der DDR. Mein Interesse gilt den Klassen C, E, F und F6/7.
Genadi Borisowitsch Jadryschnikow, 454010 Tscheljabinsk, ul. Barbjusa, Dom 3, kw. 120, UdSSR.
In dieser Rubrik können nur Wünsche von Lesern der Bruderorganisationen aus den befreundeten Ländern aufgenommen werden.



In Museen entdeckt

Im Stadtgeschichtlichen Museum Wismar (Schappelhaus) entdeckten wir in der Diele das Modell eines Orlogschiffes. Orlogschiff oder Orlogman ist eine allgemeine holländische und englische Bezeichnung für Kriegsschiffe und Kriegsflotten (Orlogflotten) vom 17. bis Anfang des 19. Jahrhunderts. Obwohl kein bestimmter Schiffstyp damit gekennzeichnet wurde, nannte man bevorzugt Kriegsschiffe I. Ranges „Orlogschiffe".
Weitere interessante Schiffsmodelle zeigt die Sonderausstellung „navigare, schepen, schippen" (zu Schiff befördern, zu Schiff fahren, zur See fahren), die noch bis zum Sommer 1985 im Schappelhaus zu sehen ist. Ihren Schwerpunkt hat diese Exposition, die aus Beständen des Stadtgeschichtlichen Museums Wismar und aus privaten Sammlungen zusammengestellt wurde, in der großen Zeit der Windjammer und endet mit dem Auftreten der ersten Dampfgeneration.
Das Schappelhaus befindet sich in der Schweinsbrücke 8 und hat von Dienstag bis Sonnabend (ab 1. Mai auch sonntags) von 10.00 bis 16.30 Uhr geöffnet.


modell bau
heute
Kutter
„Fly"
1763
Sohn